



# Joukkoliikenteen laatuikäytäväselytys

Kurikka - Ilmajoki - Seinäjoki - Lapua

TONI JOENSUU | SUSANNA HARVIO | ANNAKREETA SALMELA | ANNA-SOFIA HYVÖNEN





# Joukkoliikenteen laatukäytäväselvitys

Kurikka – Ilmajoki – Seinäjoki – Lapua

2011

TONI JOENSUU  
SUSANNA HARVIO  
ANNAKREETA SALMELA  
ANNA-SOFIA HYVÖNEN

**RAPORTTEJA 5 | 2012**  
**JOUKKOLIIKENTEEN LAATUKÄYTTÄVÄSELVITYS**  
**KURIKKA – ILMAJOKI – SEINÄJOKI – LAPUA**

**Etelä-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus**

**Taitto: Liidea Oy**

**Kansikuva: Joukkoliikenne, Anders Pulkkis**

**Valokuvat: Liidea Oy, Ely-keskuksen kuva-arkisto**

**ISBN 978-952-257-450-3(pdf)**

**ISSN-L 2242-2846**

**ISSN 2242-2854 (verkkojulkaisu)**

**URN URN:ISBN:978-952-257-430-3**

**[www.ely-keskus.fi/julkaisut](http://www.ely-keskus.fi/julkaisut)**  
**[www.doria.fi](http://www.doria.fi)**

# Sisältö

<b>1 Esipuhe .....</b>	<b>5</b>
<b>2 Taustaa ja tavoitteet .....</b>	<b>6</b>
<b>3 Nykytila .....</b>	<b>7</b>
<b>3.1 Suunnittelualaue.....</b>	<b>7</b>
<b>3.2 Maankäyttö.....</b>	<b>7</b>
<b>3.3 Väestö ja pendelöinti.....</b>	<b>9</b>
<b>3.4 Opiskeluvirrat.....</b>	<b>11</b>
<b>3.5 Linja-autoliikenne .....</b>	<b>11</b>
3.4.1 Vakiovuorojen reitit .....	11
3.4.2 Pikavuorojen reitit .....	12
3.4.3 Linja-autoliikenteen tarjonta .....	12
<b>3.6 Junaliikenne.....</b>	<b>14</b>
<b>3.7 Joukkoliikenteen terminaaliverkko.....</b>	<b>14</b>
<b>4 Palvelutasotavoitteet.....</b>	<b>16</b>
<b>4.1 Kurikka-Lapua laatukäytävän palvelutasotavoitteet .....</b>	<b>16</b>
4.1.1 Liikenteelliset tavoitteet .....	16
4.1.2 Toiminnalliset tavoitteet.....	16
<b>5 Kysely Atrian Nurmon tehtaan henkilökunnalle ja linja-autoyrittäjille.....</b>	<b>17</b>
<b>5.1 Kyselytutkimuksen toteutus .....</b>	<b>17</b>
<b>5.2 Atrian Nurmon tehtaan henkilökunnalle tehdyn kyselyn tulokset .....</b>	<b>17</b>
<b>5.3 Kysely linja-autoyrittäjille.....</b>	<b>18</b>
<b>6 Kehittämistoimenpiteet .....</b>	<b>19</b>
<b>6.1 Toimenpiteiden määrittäminen .....</b>	<b>19</b>
<b>6.2 Liikenteelliset toimenpiteet.....</b>	<b>19</b>
6.2.1 Atrian Nurmon tehtaan joukkoliikennepalvelujen kehittäminen .....	20
6.2.2 Vuorotarjonnan täydentäminen .....	21
6.2.3 Liikenteen nopeuttaminen .....	24
<b>6.3 Linja-autoliikenteen pysäkkien kehittämistarpeet.....</b>	<b>25</b>
6.3.1 Kurikka.....	25
6.3.2 Ilmajoki.....	26
6.3.3 Seinäjoki .....	28
6.3.4 Lapua.....	30
<b>6.4 Informaation kehittäminen .....</b>	<b>32</b>
<b>6.5 Markkinointi .....</b>	<b>33</b>
<b>7 Toteuttamisohjelma.....</b>	<b>36</b>
<b>7.1 Linja-autojen vuorotarjontaan liittyvät toimenpiteet .....</b>	<b>36</b>
<b>7.2 Linja-autopysäkkien kehittämiseen liittyvät toimenpiteet.....</b>	<b>36</b>
<b>7.3 Toteutusaikataulu .....</b>	<b>37</b>
<b>7.4 Seuranta .....</b>	<b>37</b>
<b>8 Kirjallisuus.....</b>	<b>38</b>



# 1 Esipuhe

Tässä raportissa on koottu tietoa Kurikka–Ilmajoki–Seinäjoki–Lapua-joukkoliikenteen laatukäytävän joukkoliikennetarjonnan nykytilasta, matkustuspotentiaalista sekä pysäkkien infrastruktuurin tilasta. Työssä on selvitetty joukkoliikennetarjonnan kehittämistarpeita laatukäytävällä ja haettu vastausta siihen, miten nykyinen infrastruktuuri palvelee laatukäytävän matkustajia keskeisten pysäkkien osalta. Työn tarkoituksena on tuottaa tietoa joukkoliikenteen laatukäytävän kehittämistarpeista kuntien ja Etelä-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen päätöksenteon pohjaksi.

Liikenne- ja viestintäministeriö ja VR-Yhtymä Oy ovat tehneet henkilöjunaliikenteen yksinoikeutta koskevan käyttöoikeussopimuksen ajalle 3.12.2009 - 31.12.2019. Sopimuksella VR saa yksinoikeuden ja sitoutuu harjoittamaan henkilöjunaliikennettä sopimuksen mukaisilla rataosilla. Tämän vuoksi tässä raportissa ei ole otettu kantaa henkilöjunaliikenteen palvelutasoon, mutta nykyiset raideliikenteen yhteydet on huomioitu linja-autoliikennettä täydentävinä yhteyksinä Lapuan ja Seinäjoen välillä. Työryhmässä on sovittu, että yhteiskäyttöisten lippujärjestelmien tarkastelu ei sisälly tähän työhön.

Työn kuluessa on kyselytutkimuksella kartoitettu kuntien ja liikennöitsijöiden näkemyksiä laatukäytävän tärkeimmistä pysäkeistä, ja ne on huomioitu tässä raportissa mahdollisuuksien mukaan. Lisäksi työryhmätyöskentelyssä on keskusteltu laatukäytävän joukkoliikenteeseen liittyvästä kehittämistarpeista, muun muassa tarjonnan, reittien ja matka-ajan osalta.

Atria Oy:n Nurmon tehtaan toimihenkilöille ja tehtaan tuotantopuolen edustajille on laadittu räätälöity kysely, jossa on selvitetty, milloin bussin tulisi saapua ja lähteä Atria Oy:n portille ja portilta. Lisäksi on selvitetty mahdollista käyttäjäpotentiaalia. Kysely toteutettiin Internet-pohjaisena kyselynä toimihenkilöille, joilla on oma sähköpostiosoite. Muulle henkilökunnalle tehtiin perinteinen paperikysely.

Työ käynnistyi kesäkuussa 2011 ja valmistui joulukuussa 2011. Selvitystyön tilaajana toimi Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus. Selvitystyön ohjausryhmä kokoontui työn aikana viisi kertaa. Ohjausryhmän työskentelyyn osallistuivat seuraavat henkilöt:

Anders Pulkkis	Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus, puheenjohtaja
Eeva Kopposela	Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus
Kari Havunen	Seinäjoen kaupunki
Juha Kokko	Seinäjoen kaupunki
Marja Sipilä	Lapuan kaupunki
Rami Mattila	Ilmajoen kunta
Kari Korhonen	Kurikan kaupunki
Jorma Ollila	Etelä-Pohjanmaan liitto
Peter Ulmanen	Linja-autoliitto
Pasi Ala-Lahti	Veolia Transport Oy
Sami Heinimäki	Härmän Liikenne Oy

Selvitystyö tehtiin konsulttityönä insinööritoimisto Liidea Oy:ssä. Liideasta työhön osallistuivat DI Toni Joensuu (projektipäällikkö), FM Susanna Harvio, ins. AMK Annakreeta Salmela ja LuK Anna-Sofia Hyvönen.

## 2 Taustaa ja tavoitteet

Liikennepolitiikkaan kohdistuu nykypäivänä suuria haasteita. Liikenne- ja viestintäministeriön tulevaisuuskatsaus *Liikenne 2030, Suuret haasteet, uudet linjat* painottaa ilmastonmuutoksen haastetta merkittävimpana. Katsauksen mukaan liikenteen aiheuttamat kasvihuonepäästöt ovat lisääntymään päin ja niiden osuus koko Suomen kasvihuonepäästöistä on nyt jo noin viidennes. Lääkkeeksi ongelmaan liikenne- ja viestintäministeriö nostaa yhdyskuntarakenteen tiivistämisen sekä henkilöliikenteen kasvun pysäyttämisen.

Autoliikenteen suosio on pysynyt Suomessa vahvana polttoaineen hinnan kohoamisesta huolimatta. Etenkin Etelä-Pohjanmaalla autonomistus tuhatta asukasta kohden on valtakunnan mittapuussa miltei suurinta. Osaltaan autoliikenteen suosiota on kasvattanut suunnitteluperinne, joka on alueella perustunut pitkälti autoliikenteen varaan. Autonomistus ja maankäytön hajanaisuus heikentävät joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä.

Seinäjoen seudulle on laadittu 2000-luvulla useita joukkoliikenteeseen liittyviä selvityksiä. Seinäjoen seudun liikennejärjestelmäsuunnittelun yhteydessä laadittu joukkoliikennestrategia valmistui vuonna 2003 ja on edelleen soveltuvin osin voimassa. Strategiassa on määritelty muun muassa joukkoliikennetarjonnan ja pysäkkien palvelutasoluokitus. Aiesopimus on vuodelta 2006, ja se sisältää joukkoliikenteen keskeisimmät hankkeet. KETJU-hankkeessa on tehty liikenteellisiä palvelutasomäärittelyjä Seinäjoen alueelle vuonna 2009. Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus on määrittänyt alueensa liityntäliikenteen palvelutason vuonna 2010.

Joukkoliikenteen laatukäytäväselvityksen tekeminen kytkeytyy kiinteästi seudun ja kuntien maankäyttö-, liikennejärjestelmä- ja joukkoliikennesuunnitelmiin sekä muihin liikkumiseen vaikuttaviin suunnitelmiin.

Liikennetarjonnan lisäyksistä vastaa lupaviranomainen. Tämän selvityksen lupaviranomaisena toimii Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus kuntarajat ylittävässä liikenteessä ja Seinäjoen kaupunki omalla alueellaan.

Tielaissa määrätään kustannusvastuusta valtion ja kuntien kesken, muun muassa joukkoliikennepysäkkien rakentamisen ja kunnossapidon osalta. Periaatteena on, että kustannusvastuu ratkaistaan ensisijaisesti verkon luokittelulla ja että yleisen tien kustannuksista vastaa valtio. Joukkoliikenteen pysäkkien osalta yleisen tien pysäkkialueiden ja pysäkkikatosten toteuttamisesta, rakentamisesta ja kunnossapidosta vastaa ELY-keskus. Kunnat voivat edelleen rakentaa ja kehittää omia pysäkkejään myös yleisillä teillä, erityisesti mikäli ne vaativat näiltä pysäkeiltä korkeaa tasoa. Kaduilla vastuu pysäkkien kehittämisestä kuuluu kunnille.

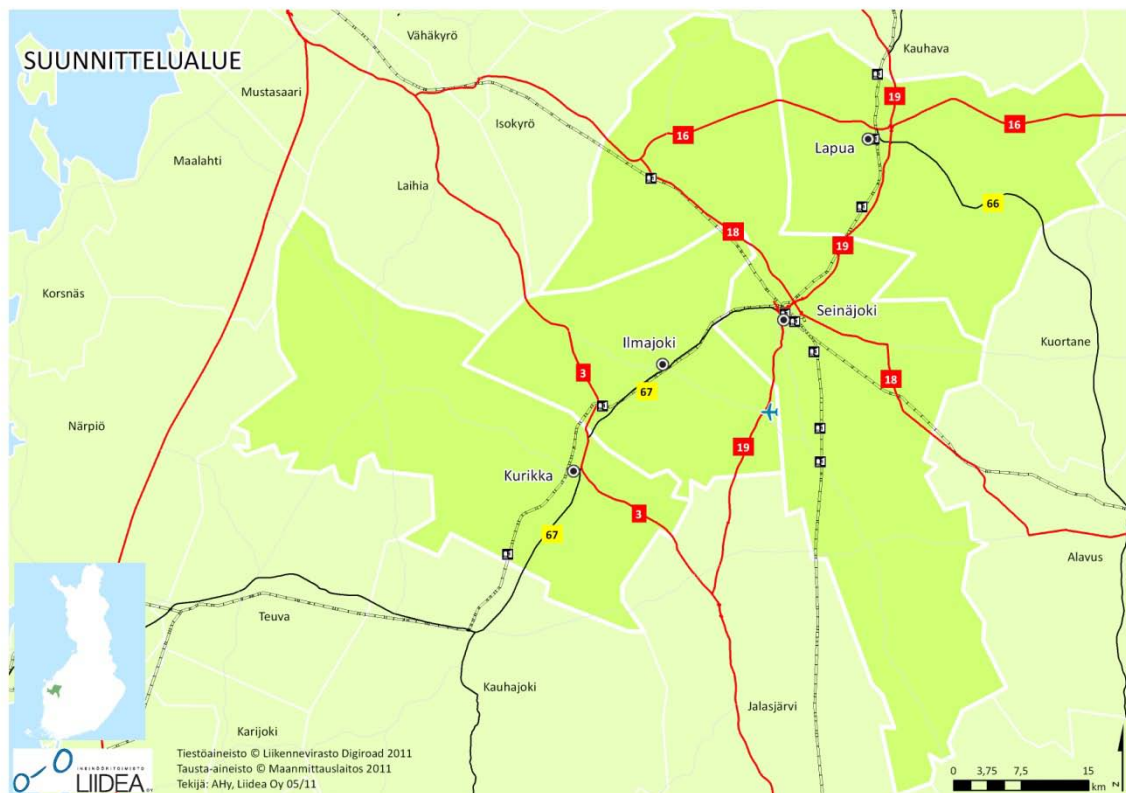
# 3 Nykytila

## 3.1 Suunnittelualue

Suunnittelualue koostuu neljän kunnan (Kurikka, Ilmajoki, Seinäjoki ja Lapua) alueella kulkevasta joukkoliikenteen laatukäytävästä (Kurikka–Lapua). Laatukäytävä on alueen joukkoliikennetarjonnan pääväylä, jolla on paljon matkustajia. Laatukäytävän houkuttelevuutta lisäävät hyvä liikennetarjonta ja korkeatasoinen matkustusympäristö.

Selvityksen kohteena ovat ensisijaisesti laatukäytävän linja-autoliikenteen tarjonta ja sen mahdolliset kehittämistarpeet sekä linja-autoliikenteen toiminnallisen (informaatio, matkustusympäristö) ja muut joukkoliikenteen käytettävyyteen liittyvät tekijät) ympäristön kehittämistarpeet. Myös junaliikenteen tarjonta on huomioitu linja-autoliikennettä täydentävinä yhteyksinä Lapuan ja Seinäjoen välillä. Lähtökohtina liikennetarjonnan kehittämistarpeille ovat KETJU-hankkeen yhteydessä määritetyt joukkoliikenteen palvelutasotavoitteet.

Pysäkkien kehittämistarpeita tarkastellaan Kurikassa linja-autoaseman ja Huovintien (Koulutuskeskus Sedu, Kurikan toimipiste) pysäkeillä. Ilmajoella tarkastelun kohteena ovat Matkahuollon asiamiespiste ja Ahokylän koulun (kt 67) pysäkit. Seinäjoella tarkastelun kohteena ovat Atrian Nurmon tehtaan pysäkit, pysäkit Hyllykallion eritasoliittymässä, Joupin kiertoliittymän pysäkipari sekä Valion kohdan pysäkit Katajalaaksossa. Lapualla tarkastellaan lukion pysäkiparia Simpsiöntiellä sekä pysäkiparia valtatiellä 19 Koverossa huoltoaseman kohdalla.



Kuva 1. Suunnittelualueen kunnat

## 3.2 Maankäyttö

Useissa kansainvälisissä ja suomalaisissa tutkimuksissa on todettu, että joukkoliikennetarjonnan laatu paranee asukastiheyden kasvaessa. Tutkimusten mukaan yhteys on merkittävä, mitattiinpa tiheyttä asukaskohtaisena taajamapinta-alana tai asukkaina hehtaaria kohti. Tutkimusten mukaan

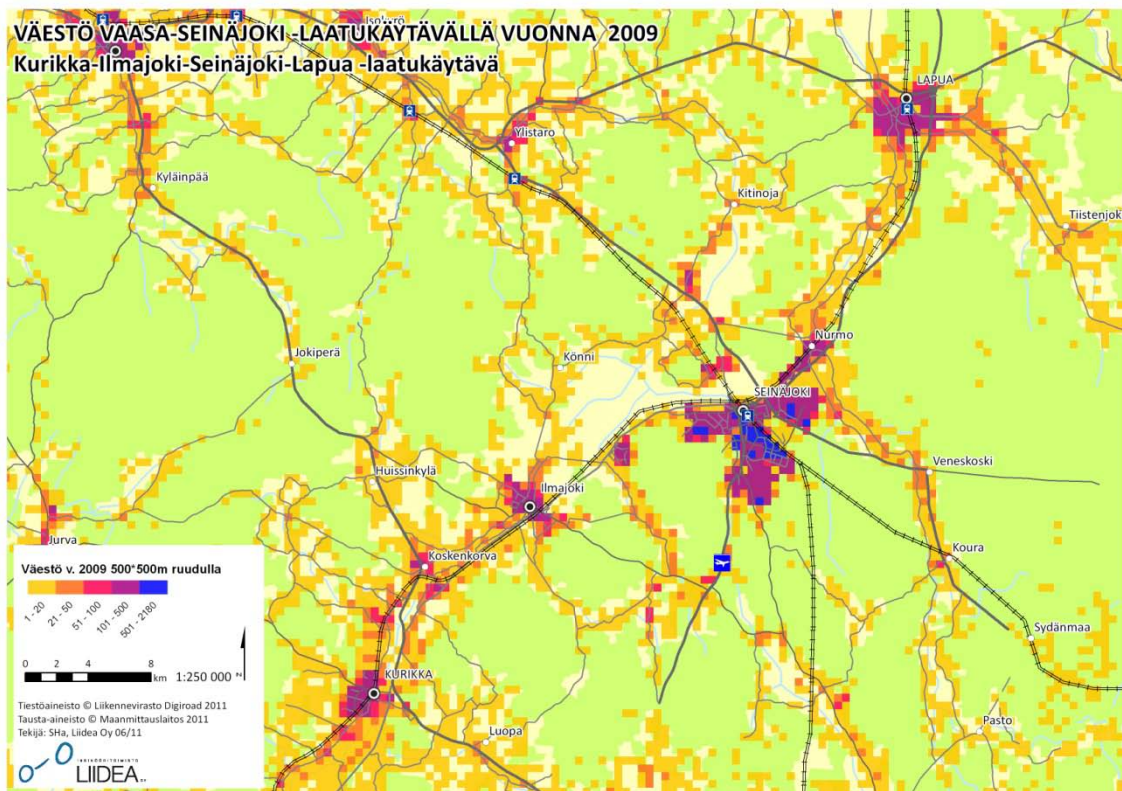


julkisen liikenteen heikentynyt tarjonta on seurausta siitä, että asukaskohtainen taajamapinta-ala kasvaa.

Tutkimuksessa on saatu tuloksia, joiden mukaan asukastiheyden tulisi olla vähintään 20 asukasta hehtaarilla. Tällöin henkilöautoliikenteen kanssa kilpailukyisen joukkoliikenteen järjestäminen olisi kaupunkiseuduilla mahdollista ilman yhteiskunnan merkittävää tukea. Kyseistä arvoa voidaan pitää jonkinlaisena minimitiheytenä kannattavan joukkoliikenteen järjestämiselle. Joukkoliikenteen kannattavuus täytyy kuitenkin arvioida tapauskohtaisesti.

Joukkoliikennelinjojen ja pysäkkien saavutettavuus vaikuttaa joukkoliikenteen matkustajamääriin. Joukkoliikenteen kulkumuoto-osuus on Suomessa Euroopan matalimpia, ja sen kilpailukyky henkilöautoon verrattuna on jatkuvasti heikentynyt. Yhteiskuntataloudellisesta ja liikennepoliittisesta näkökulmasta tarkasteltuna tulisi joukkoliikenteen kilpailukykyä pyrkiä parantamaan, mikä edellyttää voimakkaita toimia erityisesti kasvavilla kaupunkiseuduilla. Yksi keskeisistä keinoista on joukkoliikenteen toimivuuden varmistaminen maankäytön suunnittelun yhteydessä. Lisäksi tarvitaan raideverkon, linja-autoliikenteen laatukäytävien, terminaalien, vaihtopysäkkien ja esteettömien, eri kulkumuodoista koostuvien matkaketjujen kehittämistä.

Kuvassa kaksi (2) on esitetty sinisellä ne ruudut, joissa asukastiheys ylittää suunnittelualueella 20 asukasta hehtaarilla. YKR-analyysin pohjana on käytetty 500 x 500 metrin ruutuaineistoa. Analyysistä käy ilmi, että yli 20 asukasta hehtaarilla (500 asukasta ruudussa) ylittyy vain Seinäjoen keskustaajaman tietyillä alueilla. Kurikka–Lapua-laatukäytävällä asutus on kuitenkin joukkoliikenteelle suosiollisesti nauhamaista, mikä tukee kuntarajat ylittävän liikenteen järjestämistä laatukäytävällä.



Kuva 2. Väestö Kurikka–Lapua-laatukäytävällä (500 x 500 ruuduissa)

Yhdyskuntarakenteella on selvä vaikutus kotitalouksien henkilöauton omistukseen ja käyttöön. Kaupunkimaisissa asuinkunnissa kotitalouksien autotiheys, auton omistavien kotitalouksien osuus ja keskimääräiset ajosuoritteet ovat pienemmät kuin maaseutukunnissa. Maaseudulla noin 85 prosenttia väestöstä asuu autollisessa kotitaloudessa, kaupungeissa prosenttiluku on noin 76. Autojen lukumäärä kotitalouksissa nähdään yleensä joukkoliikenteen käyttöön vaikuttavana ja sitä vähentävänä tekijänä. Joukkoliikenteen palvelutason eli tarjonnan määrän ja laadun vaikutus kotitalouksien autonhankintapäätöksiin sen sijaan usein unohdetaan.

Suomen autoistumisaste nousi 1980-luvulla jyrkästi, mutta kääntyi 1990-luvun laman myötä seuraamaan Pohjoismaiden sekä suunnitelmallisesti rakentuneiden eurooppalaisten maiden autoistumiskehitystä. Nousu on viime vuosina jälleen jyrkentynyt. Tällä hetkellä Suomessa on yhteensä noin 2,8 miljoonaa rekisteröityä henkilöautoa eli noin 526 henkilöautoa tuhatta asukasta kohden. Henkilöautotiheys vaihtelee merkittävästi kunta- ja maakuntakohtaisesti. Vähiten henkilöautoja tuhatta asukasta kohden on Uudellamaalla (noin 463) ja eniten Etelä-Pohjanmaalla (noin 613). Tässä selvityksessä mukana olevista kunnista on henkilöautoja tuhatta asukasta kohden seuraavasti: Kurikassa noin 628, Seinäjoella noin 640, Ilmajoella noin 643 ja Lapualla noin 614. Henkilöautojen määrillä voidaan katsoa olevan merkitystä kulkumuodon valintaan.

### 3.3 Väestö ja pendelöinti

Tilastokeskuksen mukaan Kurikka–Lapua-laatukäytävän kuntien alueella asui vuonna 2011 yhteensä 100 000 asukasta. Suhteellisesti eniten asukkaita oli Seinäjoella, noin 59 prosenttia alueen väestöstä.

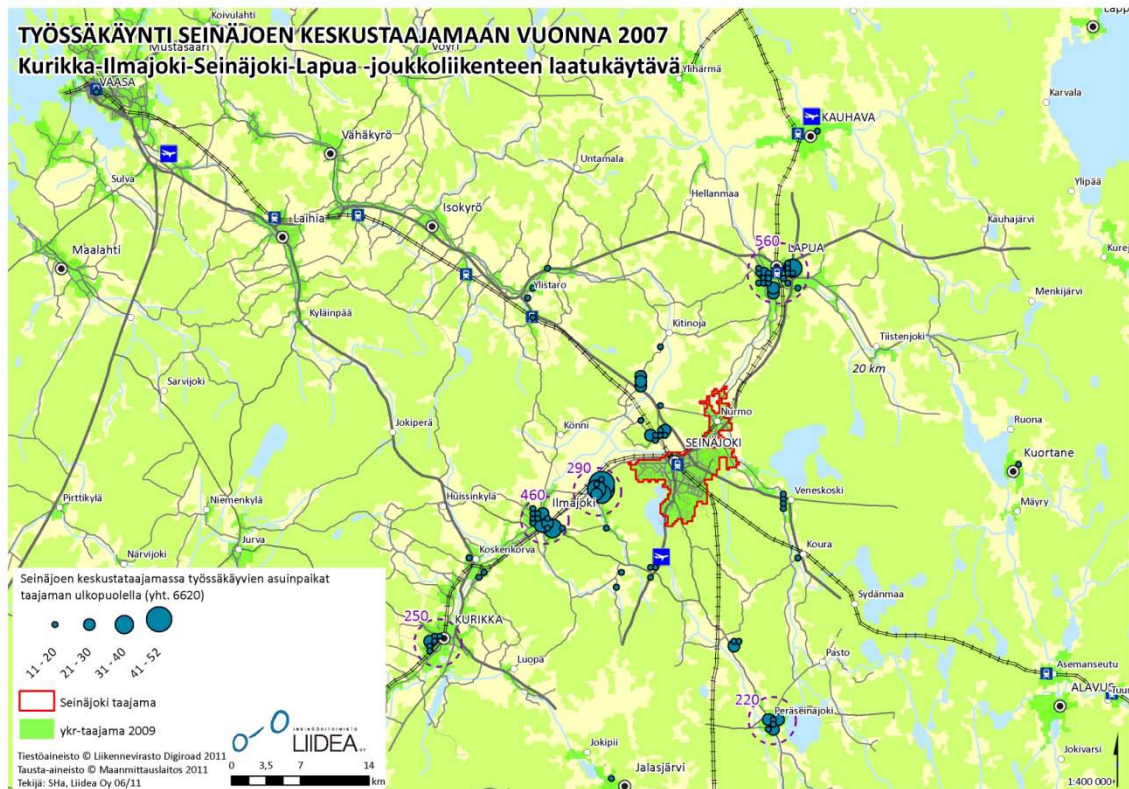
Seinäjoella työskentelee 28 621 työllistä, joista 21 442 on seinäjokelaisia ja 7 178 tulee muualta. Seinäjoelle pendelöi:

- Lapualta noin 1 150 henkilöä
- Ilmajoelta noin 1 800 henkilöä
- Kurikasta noin 600 henkilöä

Seinäjoelta pendelöi:

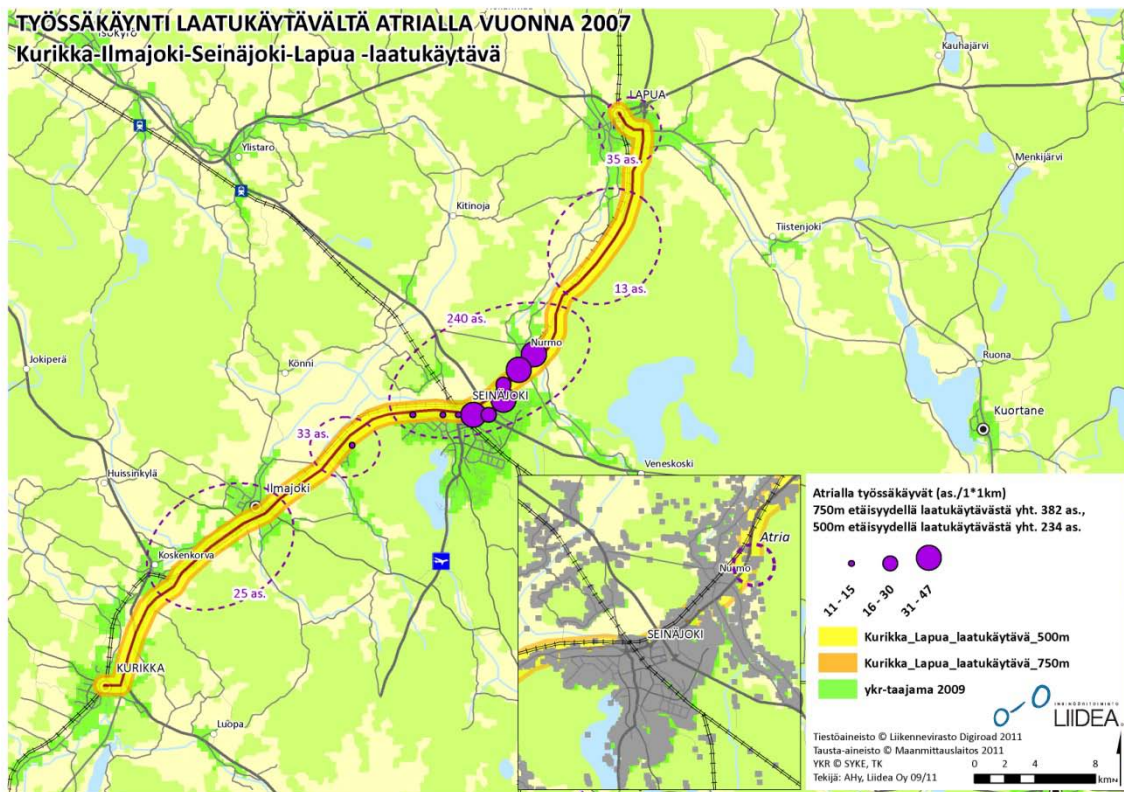
- Lapualle noin 400 henkilöä,
- Ilmajoelle noin 500 henkilöä
- Kurikkaan noin 280 henkilöä

Pendelöintiä Seinäjoen keskustaajamaan Lapuan, Kurikan ja Ilmajoen taajamista on selvitetty YKR-aineistoa hyödyntäen kuvassa kolme (3). Lisäksi on selvitetty pendelöintiä laatukäytävän vaikutusalueelta Atrian Nurmon tehtaalle, Seinäjoen keskussairaalaan ja Framin alueelle (kuvat 4–6).

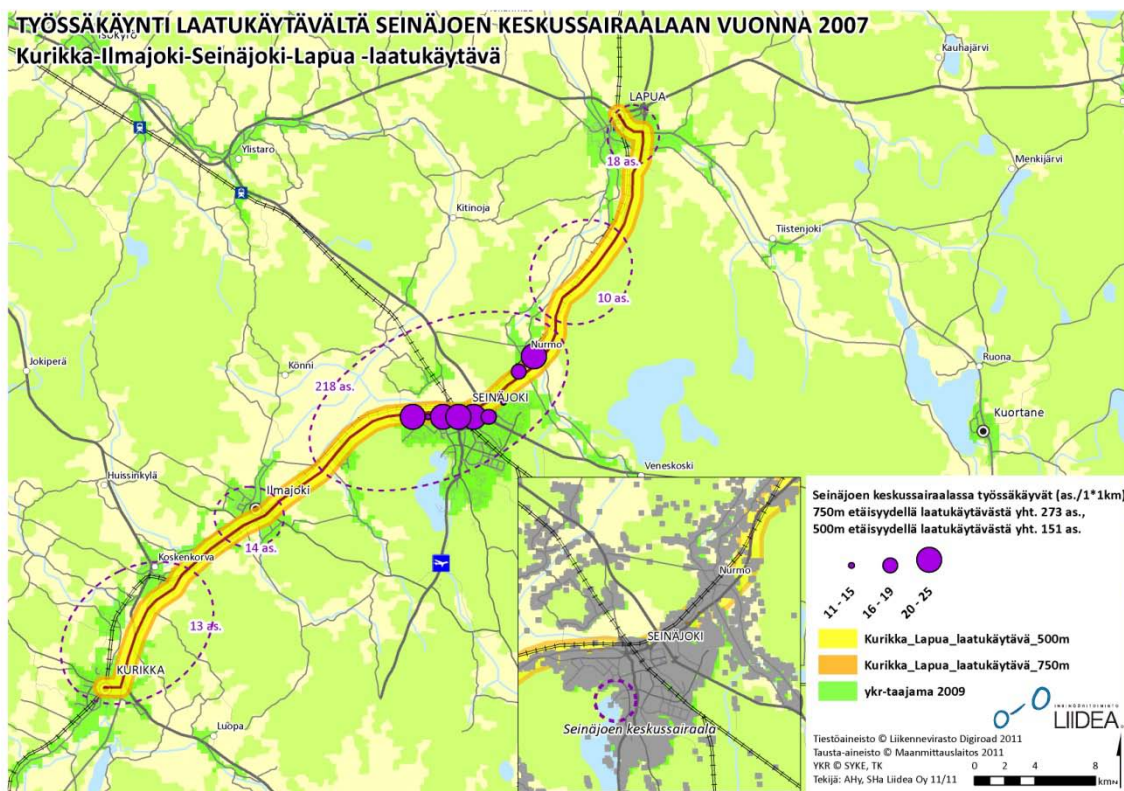


Kuva 3. Työssäkäynti Seinäjoen keskustaajamaan vuonna 2007.

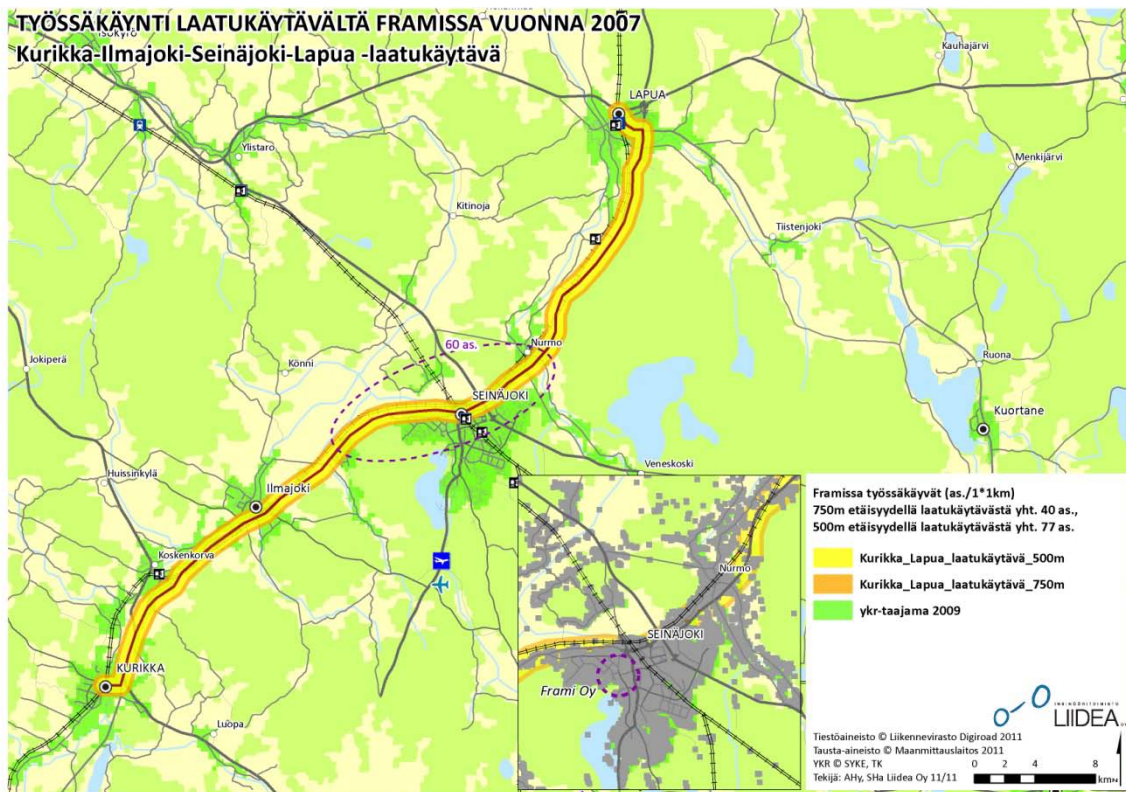




Kuva 4. Työssäkäynti Atrian Nurmon tehtaalle Kurikka–Lapua-laatuikäytävältä vuonna 2007



Kuva 5. Työssäkäynti Seinäjoen keskussairaalaan Kurikka–Lapua-laatuikäytävältä vuonna 2007



Kuva 6. Työssäkäynti Framin alueelle Kurikka–Lapua-laaturkäytävältä vuonna 2007

## 3.4 Opiskeluvirrat

Laaturkäytävän opiskeluvirtojen selvittämiseksi on hyödynnetty Opetushallituksen ylläpitämää koulutuksen ja siihen läheisesti liittyvien tilastotietojen raportointipalvelua (WERA). Tilastot perustuvat Tilastokeskuksen ja Opetushallituksen keräämiin tietoihin ja rekistereihin. Opiskeluvirtoja on selvitetty yhteishaussa vuosina 2008 - 2011 hyväksytyjen opiskelijoiden kotialueen mukaan. Tiedot ovat siten vain suuntaa-antavia. Tarkkoja tilastotietoja yhteishaun jälkeen opiskelupaikoissa mahdollisesti tapahtuneista muutoksista ei ole ollut tässä työssä saatavilla.

Taulukko 1. Yhteishaussa vuosina 2008–2011 hyväksytyt lukioiden ja ammatillisen koulutuksen opiskelijavirrat (WERA 2011)

Yhteishaussa koulutukseen hyväksytyt kotipaikan mukaan				
Seinäjoelle	2008	2009	2010	2011
Kurikka	21	30	41	37
Lapua	24	38	54	54
Ilmajoki	104	142	108	118

## 3.5 Linja-autoliikenne

### 3.5.1 Vakiovuorojen reitit

Seinäjoen ja Lapuan välillä liikennöivät vakiovuorot kulkevat pääasiassa kolmea reittiä: länsipuolentietä, itäpuolentietä ja valtatietä 19. Vuorojen reitit määräytyvät pitkälti matkustusprofiiliin mukaan. Lapualta Seinäjoelle ajetaan esimerkiksi valtatietä 19 pitkin talviarkena kuusi ja kesäarkena neljä vuoroa, länsipuolentietä talviarkena neljä vuoroa ja kesäarkena yksi vuoro ja itäpuolentietä talviarkena kaksi vuoroa. Viikonloppuisin ajetaan vain valtatietä 19 pitkin.



Kurikan ja Seinäjoen välillä liikennöivät vakiovuorot kulkevat pääasiassa kahta reittiä. Suurin osa vuoroista kulkee kantatietä 67 pitkin, pysähtyen sekä Koskenkorvalla että Ilmajoella. Osa kantatietä 67 kulkevista vuoroista ei käy Koskenkorvan taajamassa. Toinen reitti kulkee joen länsipuolta Koskenkorvan ja Ilmajoen kautta kantatietä 67 pitkin Seinäjoelle. Tämän lisäksi on muutamia lähinnä koulukuljetuksia palvelevia vuoroja, jotka kiertävät muun muassa Munakan ja Rengon kautta Seinäjoelle. Kurikasta on esimerkiksi talviarkipäivänä 11 vuoroa Seinäjoelle, joista 10 ajetaan Koskenkorvan ja Ilmajoen kautta. Koskenkorvalta on talviarkein viisi vuoroa ja Ilmajoelta 16 vuoroa Seinäjoelle.

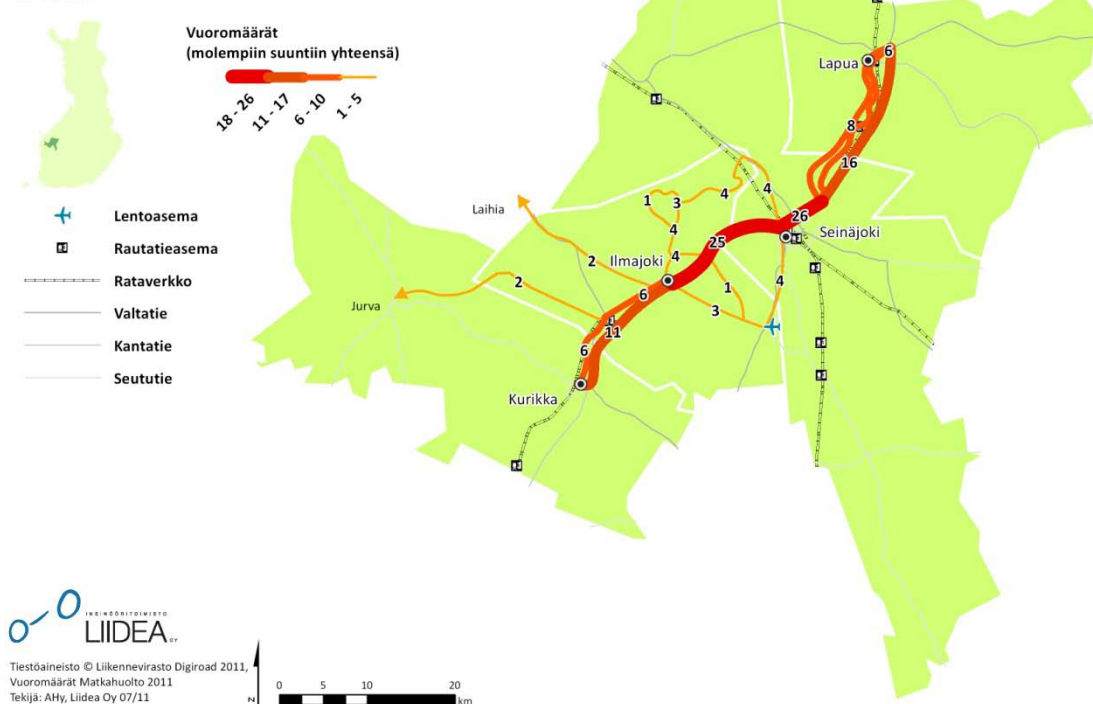
### 3.5.2 Pikavuorojen reitit

Seinäjoen ja Lapuan välillä liikennöivät pikavuorot kulkevat valtatie 19 pitkin. Kurikan ja Seinäjoen välillä pikavuorot ajavat kantatietä 67 ja poikkeavat Ilmajoen matkahuollon asiamiespisteellä, mutta eivät Koskenkorvalla.

### 3.5.3 Linja-autoliikenteen tarjonta

Linja-autoliikenteen nykyistä tarjontaa on kuvattu seuraavissa kuvissa erikseen talvi- ja kesäarkipäivinä sekä lauantaisin ja sunnuntaisin. Lapuan ja Seinäjoen välillä joukkoliikenne kulkee kolmea eri reittiä (länsipuolentie, itäpuolentie ja valtatie 19). Kurikan ja Seinäjoen välinen joukkoliikenne kulkee pääsääntöisesti kahta eri reittiä. Muutamit koululaisvuorot kiertävät lisäksi Munakan ja Rengon kautta.

#### LINJA-AUTOLIIKENTEEN VUOROMÄÄRÄT Talviariki



Kuva 7. Linja-autoliikenteen tarjonta talviarkipäivänä molemmat suunnat yhteensä (Matkahuolto 2011)

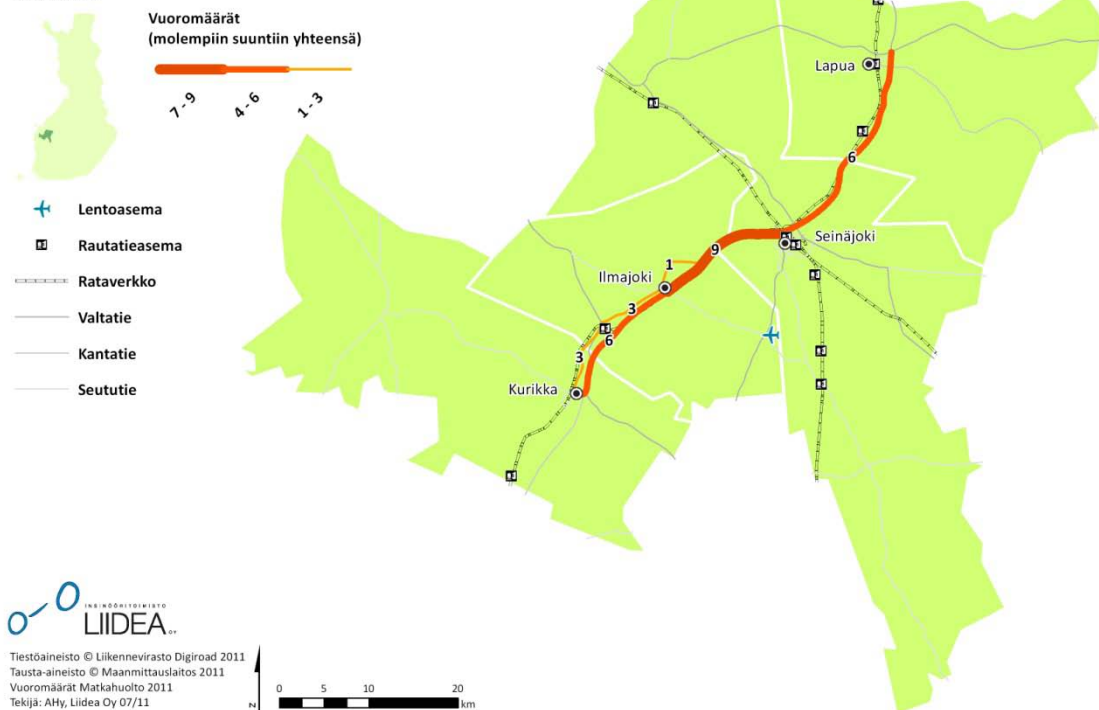


# LINJA-AUTOLIIKENTEEN VUOROMÄÄRÄT Kesäarki



Kuva 8. Linja-autoliikenteen tarjonta kesäarkipäivänä molemmat suunnat yhteensä (Matkahuolto 2011)

# LINJA-AUTOLIIKENTEEN VUOROMÄÄRÄT Lauantai



Kuva 9. Linja-autoliikenteen tarjonta lauantaisin molemmat suunnat yhteensä (Matkahuolto 2011)

## LINJA-AUTOLIIKENTEEN VUOROMÄÄRÄT Sunnuntai



Kuva 10. Linja-autoliikenteen tarjonta lauantaisin molemmat suunnat yhteensä (Matkahuolto 2011)

## 3.6 Junaliikenne

Seinäjoen ja Lapuan välillä liikennöi 10 junavuoroa päivässä (molemmat suunnat yhteensä).

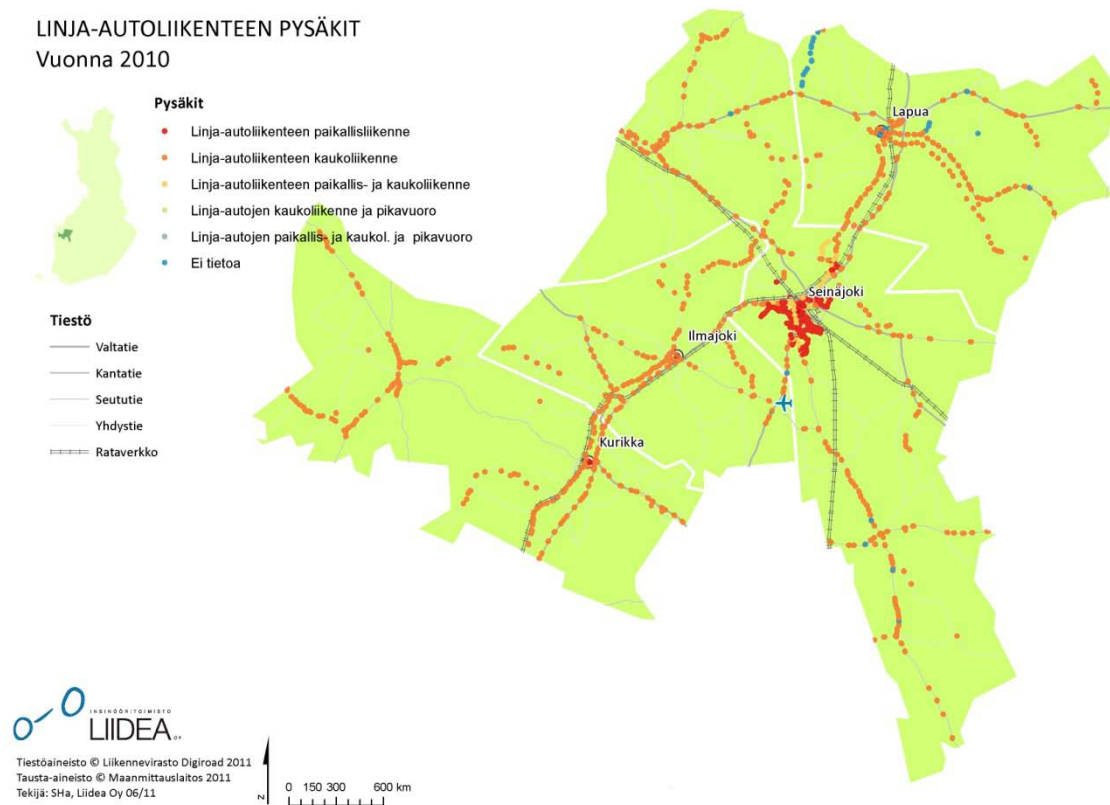
Taulukko 2. Nykyiset junayhteydet Lapuan ja Seinäjoen välillä 31.10.2011–4.3.2012 (VR Oy)

Ajopäivät	M-S	M-S	M-S	M-S	M-S	
Seinäjoki	10.35	13.35	16.29	19.35	21.23	
Lapua	10.55	13.54	16.49	19.55	21.42	
Ajopäivät	M-L	S	M-S	M-S	M-S	M-S
Lapua	6.51	8.18	10.00	13.05	16.02	19.01
Seinäjoki	7.20	8.42	10.38	13.38	16.38	19.38

## 3.7 Joukkoliikenteen terminaaliverkko

Tarkasteltavalla laatukäytävällä on Oy Matkahuolto Ab:n linja-autoasema Seinäjoen matkakeskuksessa sekä asiamiespisteet Ilmajoella ja Kurikassa. Lapuan nykyinen linja-autoasema korvataan uudella matkakeskuksella, joka valmistuu kesällä 2012. Lisäksi yleisten teiden varsilla on runsaasti muita pysäkkejä sekä Seinäjoen kaupungin alueella paikallisliikenteen pysäkkejä, jotka esitetään kuvassa 11. Seinäjoen matkakeskuksen lisäksi R-kioskit toimivat lippujen lataus- ja lunastuspisteinä.

# LINJA-AUTOLIIKENTEE PYSÄKIT Vuonna 2010



Kuva 11. Linja-autoliikenteen pysäkit suunnittelualueella (Digiroad)

# 4 Palvelutasotavoitteet

## 4.1 Kurikka–Lapua-laatukäytävän palvelutasotavoitteet

### 4.1.1 Liikenteelliset tavoitteet

Liikenteellisiä tavoitteita on käsitelty keskisuurten kaupunkien joukkoliikenneuudistushankkeen (KETJU 2009) Seinäjoen kaupunkiseudun aluetyöryhmän raportissa. KETJU-hankkeessa on määritetty joukkoliikenteen määrällisiksi palvelutasotavoitteiksi tunnin vuoroväli arkisin kello 7–9 (10) ja (14) 15–17 ja lisäksi asiointimahdollisuus. Lauantaisin tavoitteena on asiointimahdollisuus ja sunnuntaisin meno-paluuuyhteys. Tavoitteet pyritään toteuttamaan seuraavilla yhteysväleillä:

- Ilmajoelta, Kurikasta ja Lapualta Seinäjoelle
- Seinäjoelta Kurikkaan ja Lapualle
- Ilmajoelta Kurikkaan

Muilta osin tavoitellaan peruspalvelutason turvaamista. Koulujen kesäloman aikaan yhteysväleillä tavoitellaan muutamia päivittäisiä vuoroja.

Tavoitteena on tarjota vaihtoehto henkilöautoilulle niille ihmisille, jotka ovat valmiita siirtymään joukkoliikenteen käyttäjiksi tai lisäämään joukkoliikenteen käyttöä.

### 4.1.2 Toiminnalliset tavoitteet

KETJU-hankkeen toiminnallisissa tavoitteissa on mainittu muun muassa lippu- ja informaatiojärjestelmän kehittäminen, matkaketjujen tekeminen sujuvammiksi sekä tiedotus ja markkinointi. Linja-autopysäkkien kehittämistavoitteita ei ole alueella tarkemmin kirjattu. Aikaisemmissa, eri puolilla Suomea laadituissa joukkoliikenteen laatukäytäväselvityksissä on kirjattu useita joukkoliikenteen fyysiseen toimintaympäristöön liittyviä tarkastelukriteerejä ja luokitteluja.

Tässä selvityksessä on otettu tarkasteluun vain rajallinen määrä pysäkkejä työryhmän asiantuntemuksen sekä yrittäjille suunnatun kyselyn perusteella. Tarkasteluun valittuja pysäkkejä ei ole erikseen luokiteltu, vaan pysäkkien tarpeellista varustusta on tarkasteltu tapauskohtaisesti. Pysäkkien tavoitteellinen varustus määräytyy yleensä nousevien matkustajamäärien ja pysäkin toiminnan mukaan. Silti esimerkiksi saattoliikenteen pysäkillä voidaan muita pysäkkejä enemmän korostaa kevyen liikenteen liikenneturvallisuutta edistäviä toimenpiteitä, vaikka matkustajamäärät eivät olisikaan muuta ympäristöä suurempia.

Kunkin pysäkin osalta käydään läpi kehittämistä vaativat asiat, aikataulu sekä vastuutaho. Tavoitteena on löytää realistinen näkemys siitä, mitä käytettävissä olevalla rahoituksella voidaan tehdä lähivuosina ja millaisiin toimenpiteisiin eri osapuolet voivat sitoutua.

# 5 Kysely Atrian Nurmon tehtaan henkilökunnalle ja linja-autoyrittäjille

## 5.1 Kyselytutkimuksen toteutus

Laatukäytäväselvitystä tehtäessä otettiin tarkempaan tarkasteluun laatukäytävän varrelle sijoittuva Atrian Nurmon tehdas, joka on suuri työllistäjä ja joka tuo alueelle säännöllisiä liikenneviroja. Atrian työntekijöille ja toimihenkilöille toteutettiin kysely, jolla selvitettiin henkilökunnan työmatkojen nykyistä kulkutapaa ja joukkoliikenteen kehittämistarpeita. Kyselyyn oli mahdollista vastata paperilomakkeella tai Internetissä ZEF-arviointikoneella.

Kyselytutkimus toteutettiin toimihenkilöille, joilla on oma sähköpostiosoite, Internet-pohjaista ZEF arviointi-, kysely- ja tiedonkeruusovellusta hyödyntäen. Muulle henkilökunnalle tehtiin perinteinen paperikysely henkilökunnan ruokalassa. Kyselyn ajankohta oli 5.–11.9.2011.

Vastauksia kyselyyn tuli yhteensä 142. Vastaajista oli toimihenkilöitä 90 ja työntekijöitä 52. Kaikista vastanneista naisia oli 60 % ja miehiä 40 %.

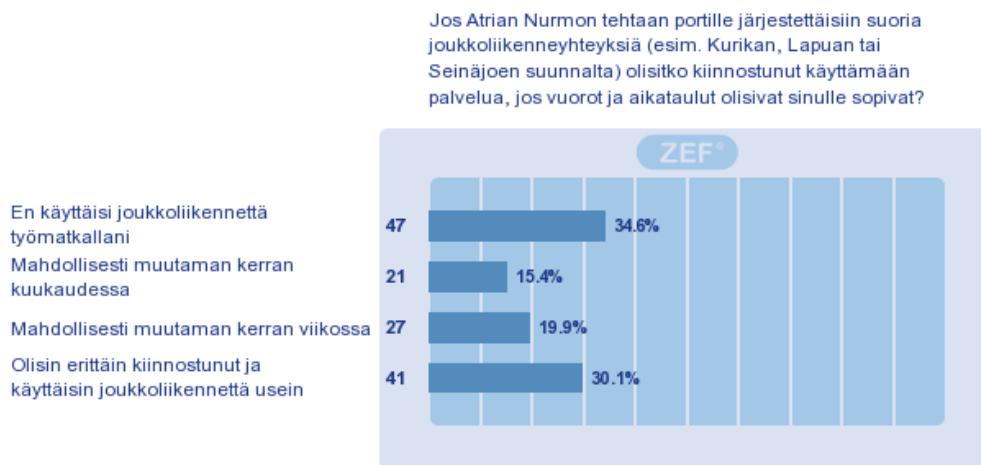
Projektin kannalta keskeisiä joukkoliikennepysäkkejä selvitettiin liikennöitsijäkyselyllä, joka toimitettiin alueen joukkoliikenneryittäjille sähköpostilla ja osalle yrittäjistä myös paperiversiona.

Kysely lähetettiin 11 liikennöitsijälle, ja vain kaksi heistä vastasi kyselyyn useista muistutuksista huolimatta. Kyselyn ajankohta oli 1.–16.9.2011.

## 5.2 Atrian Nurmon tehtaan henkilökunnalle tehdyn kyselyn keskeiset tulokset

Toimihenkilöistä 92 % kulkee pääsääntöisesti työmatkansa omalla autolla. Loput 8 % kulkevat pääsääntöisesti pyörällä. Kävellen tai linja-autolla ei kulje yksikään vastaajista. Työntekijöiden kulkutavat ovat hyvin pitkälle samankaltaiset: 85 % kulkee omalla autolla, 14 % pyörällä. Yksikään vastaaja ei kulje työmatkaansa kävellen tai linja-autolla.

Kyselyssä pyrittiin kartoittamaan henkilökunnan halukkuutta käyttää työmatkoillaan joukkoliikennettä, mikäli yhteyksiä järjestettäisiin tehtaan portilta tai portille. Alla olevassa kuvassa esitetään kaikkien vastausten jakauma.



Kuva 12. Atrian työntekijöiden kiinnostus joukkoliikenteen hyödyntämiseen työmatkoilla



Yhteensä noin 46 % kyselyyn vastanneista toimihenkilöistä kertoo, että käyttäisi joukkoliikennettä ”erittäin mielellään usein” tai ”mahdollisesti muutaman kerran viikossa”, mikäli tehtaan portilta kul- kisi suora joukkoliikennedyhteys, jonka vuorot ja aikataulut olisivat sopivat. Noin 36 % haastatelluis- ta ei käyttäisi joukkoliikennettä vastaavassa tilanteessa ja 18 % käyttäisi sitä ”mahdollisesti muu- taman kerran kuukaudessa”.

Kyselyyn vastanneista tuotantopuolen työntekijöistä noin 58 % käyttäisi tehtaalta lähtevää suoraa joukkoliikennedytettä ”erittäin mielellään usein” tai ”mahdollisesti muutaman kerran viikossa”. Lisäksi noin 12 % käyttäisi joukkoliikennettä mahdollisesti muutaman kerran kuukaudessa. Noin 31 % työntekijöistä vastasi, ettei käyttäisi joukkoliikennettä, vaikka vuorot ja aikataulut tehtaan portilta olisivat sopivat.

Kyselyssä selvitettiin niitä aikatauluja, jotka mahdollistaisivat joukkoliikenteen käytön työmatkalla. Toimihenkilöiden vastauksissa nousivat esille saapumisajat kuudeksi (5.40–5.50), seitsemäksi (6.50–7.00) ja puoli kahdeksan ja kahdeksan välillä (7.30–8.00). Lähteviä vuoroja toivottiin ajoille kahden jälkeen (14.00–14.10), kolmen jälkeen (15.00–15.10), puoli neljältä (15.30), neljän ja puoli viiden välillä (16.00–16.30) ja viideltä (17.00).

Tuotantopuolen työntekijöiden vastauksissa toivottiin vuorojen saapuvan portille viideksi (4.40–5.00), puoli kuuden ja kuuden välillä (5.30–6.00), puoli kahdelta (13.30–13.40) ja puoli neljältä (15.30). Lähteviä vuoroja toivottiin ajoille puoli kahden jälkeen (13.30–13.50), puoli kolmen jälkeen (14.30–14.50), kymmeneltä illalla (22.00–22.10) ja puoli yhdentoista ja yhdentoista jälkeen illalla (22.40–22.50 ja 23.00–23.10)

Suuri osa paikoista, joista vastaajat toivoivat pääsevänsä joukkoliikenteen kyytiin, sijoittuivat Sei- näjoen ja Lapuan taajama-alueille. Seinäjoelta Hylykallion alue nousi selkeästi esille erityisesti toimihenkilöiden, mutta myös työntekijöiden vastauksissa. Seinäjoelta esille nousi myös matka- keskus. Lapuan suunnasta joukkoliikenteen kyytiin tulisi voida nousta ainakin Matkahuollosta ja Länsipuolentien varresta. Näiden lisäksi vastauksissa esille nousseet pysähdyspaikat sijoittuivat kantatien 67 ja valtatie 19 varsille. Työntekijöiden vastauksissa oli muutamia kauempana olevia paikkoja kuten Kurikka, Ylihärä, Alajärvi ja Kuortane. Toimihenkilöiden vastaukset rajoittuivat selkeämmin Seinäjoen ja Lapuan taajama-alueille.

## 5.3 Kysely linja-autoyrittäjille

Projektin kannalta keskeisiä joukkoliikennepysäkkejä selvitettiin liikennöitsijäkyselyllä, joka toimi- tettiin alueen joukkoliikenneryittäjille sähköpostilla ja osalle yrittäjistä myös paperiversiona.

Kysely lähetettiin 11 liikennöitsijälle, mutta useista muistutuksista huolimatta vain kaksi heistä vas- tasi siihen. Kyselyn ja matkustajamäärien perusteella laatuikäytävän tärkeimmät pysäkit ovat Sei- näjoen matkakeskus, Lapuan Matkahuolto ja Ilmajoen Matkahuollon asiamiespiste. Seuraavaksi tärkeimpiin pysäkkeihin kuuluvat matkustajamäärien perusteella Lapuan lukion pysäkit, Koveron Shellin pysäkit ja Kurikan Matkahuolto sekä Koskenkorva. Tarkastelussa ja tulosten tulkinnassa täytyy huomioida vastanneiden yritysten vähäinen määrä.



## 6.2.1 Atrian Nurmon tehtaan joukkoliikennepalvelujen kehittäminen

Atrian Nurmon tehtaan henkilöstökyselyn ja sen jälkeen pidettyjen palaverien perusteella voidaan todeta, että tarpeita joukkoliikennepalvelujen kehittämiseksi Atrian tehdasalueelle (portille) näyttäisi olevan jonkin verran. Suurin osa toimihenkilöistä ja tuotantopuolen työntekijöistä kulkee työmatkansa tällä hetkellä omalla autolla. Osa kyselyyn vastanneista olisi valmis käyttämään joukkoliikennettä useita kertoja viikossa työmatkoihinsa, jos sopivia vuoroja olisi tarjolla. Mikäli yrittäjät näkevät vakiovuorojen reittien muuttamisen ja niiden ajamisen Atrian Nurmon tehtaan portille mahdollisena, vaatii se ennen liikenteen käynnistämistä vielä tarkempia selvittelyjä Atrian, yrittäjien ja lupaviranomaisten kesken. Atrian tulisi vielä tarkentaa erillisellä kyselyllä potentiaalisia matkustajia ja sitä, mihin aikaan vuorojen tulisi saapua sekä lähteä portille tai portilta.

Atrian tehtaalla on noin 1700–1800 työntekijää ajankohdasta riippuen. Suurin osa Atrian tehtaan vakituisista työntekijöistä asuu YKR-tarkastelujen perusteella Seinäjoki–Nurmo-alueella (noin 60–70 %). YKR-tarkastelujen avulla on selvitetty myös Atrian tehtaan työntekijöiden sijoittumista joukkoliikenteen laatukäytävän vaikutusalueelle. Nykyisten vakiovuoroliikenteen reittien vaikutusalueella (750 metriä) asuu noin 350 Atrian työntekijää. Laatukäytäväselvityksen tarkastelualueen ulkopuolella, esimerkiksi Kauhavalla, on vakiovuoroliikenteen reittien vaikutusalueella lisää potentiaalisia matkustajia. Vakituisten työntekijöiden lomien aikaan otetaan esimerkiksi kesällä noin 700 kausityöntekijää. Osa heistä on nuoria, joilla ei ole omaa autoa tai ajokorttia.

Tehtaan henkilökunta tekee vuorotyötä, ja vuorojen alkamis- ja päättymisaikoja on runsaasti. Toimihenkilöillä työaika on pääsääntöisesti klo 8–16 välillä (liukumat klo 7–9 ja 15–17). Toimihenkilöillä on myös edellä esitetystä poikkeavia työaikoja.

Henkilökunnalle tehdyn kyselyn avulla selvitettiin, mihin kellonaikoihin bussiliikenteen toivottiin saapuvan tai lähtevän tehtaan portilta tai portille. Toimihenkilöiden osalta keskeisimmät saapumisaajat olivat kello 6.30–8.00 välillä ja paluu kello 15.00–16.30 välillä. Tuotantopuolen työntekijöiden osalta ajat jakaantuivat huomattavasti suuremmalle vaihteluvälille. Toivotuimmat saapumisaajat olivat kello 5.30–7.00 ja paluu kello 13.30–15.00.

Oheisissa taulukoissa on esitetty nykyistä valtatieä 19 pitkin kulkevaa joukkoliikenteen tarjontaa talvi- ja kesäaikaan. Valtatien 19 nykyisellä tarjonnalla Atrialle saataisiin seuraavan kaltainen tarjonta, jos linjojen reitit muutettaisiin kulkemaan Atrian tehtaan portin kautta. Atrialle tuloajat ovat viitteellisiä:

Taulukko 3. Nykyiset yhteydet valtatieä 19 pitkin Lapuan suunnalta tai suunnalle talviarkena.

Ajopäivät	M-P	M-P+	M-P	M-P	M-P	M-P	M-L (Pika)	
Lapua ↓	6.15	7.20	7.55	11.00	15.05	15.35	17.10	
Atria ↓	6.30	7.35	8.10	11.15	15.20	15.50	17.25	
Ajopäivät	M-P	M-L (Pika)	M-P	M-P+	M-P			
Atria ↓	7.45	11.45	14.00	16.55	19.55			
Lapua ↓	7.55	11.55	14.10	17.10	20.05			

Taulukko 4. Nykyiset yhteydet valtatieä 19 pitkin Lapuan suunnalta tai suunnalle kesäaikaan.

Ajopäivät	M-P	M-P	M-P++	M-P++	M-P	M-P	M-P	M-L (Pika)
Lapua ↓	6.15	7.55	9.05	9.25	11.00	15.05	15.35	17.10
Atria ↓	6.30	8.10	9.20	9.40	11.15	15.20	15.50	17.25
Ajopäivät	M-P	M-L (Pika)	M-P	M-P+	M-P			
Atria ↓	7.45	11.45	14.00	16.55	19.55			
Lapua ↓	7.55	11.55	14.10	17.10	20.05			

Taulukko 5. Nykyiset yhteydet valtatieltä 19 pitkin Seinäjoen suunnalta tai suunnalle talviarkena.

Ajopäivät	M-P	M-L (Pika)	M-P	M-P+	M-P			
Seinäjoki	7.30	11.30	13.45	16.35	19.40			
Atria	7.45	11.45	14.00	16.55	19.55			
Ajopäivät	M-P	M-P+	M-P	M-P	M-P	M-P	M-L (Pika)	
Atria	6.30	7.35	8.10	11.15	15.20	15.50	17.25	
Seinäjoki	6.50	7.50	8.30	11.30	15.30	16.05	17.35	

Taulukko 6. Nykyiset yhteydet valtatieltä 19 pitkin Seinäjoen suunnalta tai suunnalle kesäarkena.

Ajopäivät	M-P	M-L (Pika)	M-P	M-P				
Seinäjoki	7.30	11.30	13.45	19.40				
Atria	7.45	11.45	14.00	19.55				
Ajopäivät	M-P	M-P	M-P++	M-P++	M-P	M-P	M-P	M-L (Pika)
Atria	6.30	8.10	9.20	9.40	11.15	15.20	15.50	17.25
Seinäjoki	6.50	8.30	9.35	9.55	11.30	15.30	16.05	17.35

Nykyisen vuorotarjonnan perusteella voidaan todeta, että tulo-yhteydet aamulla Lapuan suunnalta Atrialle ovat kohtuulliset. Paluuyhteyksiä on tarjolla niukasti. Suurin matkustajapotentiaali asuu Seinäjoen suunnalla, mutta tarjonta etenkin aamuisin on vaatimatonta. Tarjontaa Seinäjoelta Lapuan suunnalle toki on, mutta linjojen reitit kulkevat länsi- ja itäpuolenteita pitkin eivätkä näin ollen palvele Atrialle meneviä. Seinäjoen suuntaan paluuyhteyksiä on tarjolla menoyhteyksiä paremmin. Kesä- ja talviajan vuorotarjonnassa ei ole suuria eroja.

Vakiovuoroliikenteen reittimuutoksilla voidaan tarjota joukkoliikennepalveluja osalle Atrian henkilökunnasta – Seinäjoen paikallisliikenteen vaikutusalueella asuu merkittävä osa Atrian tehtaan henkilökunnasta. Tässä yhteydessä tulisikin selvittää mahdollisuuksia ja kaupungin kiinnostusta Seinäjoen paikallisliikenteen linjaston ulottamisesta Atrian tehtaalle. Lisäksi vakiovuoroliikenteen osalta tulisi pohtia, riittääkö nykyinen valtatieltä 19 pitkin kulkevien reittien ajaminen Atrian tehtaan portille vai tarvittaisiinko mahdollisesti joitain lisävuoroja.

Lapuan suunnalle iltapäivän tai illan paluuyhteyksien lisääminen ja Seinäjoen suunnalta aamun tulo-yhteyksien lisääminen voisivat olla lisätarjonnan kannalta sopivia ajankohtia.

## 6.2.2 Vuorotarjonnan täydentäminen

Seuraavassa esitetään joukkoliikenteen vuorotarjonnan puutteet KETJU-hankkeessa määritettyihin liikenteellisiin palvelutasotavoitteisiin nähden. Palvelutasotavoitteet ovat seuraavat:

- tunnin vuoroväli arkisin klo 7–9 (10) ja (14) 15–17 ja lisäksi asiointimahdollisuus
- lauantaisin asiointimahdollisuus ja
- sunnuntaisin meno-paluuyhteys

### Kurikka - Seinäjoki

Tällä hetkellä Kurikasta tulee Seinäjoelle seuraavat vuorot arkipäivänä kello 7–10:

- Kurikka klo 6.40 – Seinäjoki klo 7.30, M-P +
- Kurikka klo 7.55 – Seinäjoki klo 8.50, M-P
- Kurikka klo 9.15 – Seinäjoki klo 10.00, M-P+ ja ++

Edellä mainituista vuoroista ensimmäinen (Kurikka klo 6.40 – Seinäjoki klo 7.30) on vuoroista ainoa, joka soveltuu normaaliin peruspalvelutason työmatkustamiseen. Ongelmana on, että vuoro ajetaan vain kouluvuoden aikana, joten se ei palvele ympärivuotista työssäkäyntiä.

Paluuyhteydet arkipäivinä Seinäjoelta Kurikkaan ovat seuraavat kello 14–17:

- Seinäjoki klo 14.10 – Kurikka klo 15.10 M–P+ ja ++
- Seinäjoki klo 14.50 – Kurikka klo 15.45, M–P+
- Seinäjoki klo 16.05 – Kurikka klo 17.00, M–P++
- Seinäjoki klo 16.10 – Kurikka klo 17.00 M–P
- Seinäjoki klo 17.15 – Kurikka klo 18.05 Koulupäivinä

Paluuvuoro työmatkustajille löytyy koulupäivinä kello 16 ja 17 jälkeen mutta kesällä vain kello 16 jälkeen.

### **Ilmajoki - Seinäjoki**

Tällä hetkellä Ilmajoelta ajetaan Seinäjoelle seuraavat vuorot arkipäivänä kello 7–10:

- Ilmajoki klo 7.05 – Seinäjoki klo 7.30, M–P +
- Ilmajoki klo 7.30 – Seinäjoki klo 7.50, Koulupäivinä
- Ilmajoki klo 8.25 – Seinäjoki klo 8.50, M–P
- Ilmajoki klo 9.35 – Seinäjoki klo 10.00, M–P+ ja ++

Edellä mainituista vuoroista kaksi ensimmäistä soveltuvat normaaliin peruspalvelutason työmatkustamiseen. Ongelmana on, että vuorot ajetaan vain kouluvuoden aikana ja koulupäivinä, mikä ei palvele ympärivuotista työssäkäyntiä.

Paluuyhteydet arkipäivinä Seinäjoelta Ilmajoelle kello 14–17 ovat seuraavat:

- Seinäjoki klo 14.10 – Ilmajoki klo 15.10 M–P+ ja ++
- Seinäjoki klo 14.50 – Ilmajoki klo 15.45, M–P+
- Seinäjoki klo 16.05 – Ilmajoki klo 17.00, M–P++
- Seinäjoki klo 16.10 – Ilmajoki klo 17.00 M–P
- Seinäjoki klo 17.15 – Ilmajoki klo 18.05 koulupäivinä

Paluuvuoro työmatkustajille löytyy koulupäivinä kello 16 ja 17 jälkeen, mutta kesällä vain kello 16 jälkeen.

### **Ilmajoki - Kurikka**

Tällä hetkellä Ilmajoelta ajetaan Kurikkaan arkipäivänä kello 7–10 seuraavat vuorot:

- Ilmajoki klo 7.25 – Kurikka klo 7.50, Koulupäivinä
- Ilmajoki klo 9.40 – Kurikka klo 10.10, M–P+

Edellä mainituista vuoroista ensimmäinen (Ilmajoki klo 7.25 - Kurikka klo 7.50) on vuoroista ainoa, joka soveltuu normaaliin peruspalvelutason työmatkustamiseen. Ongelmana on, että vuoro ajetaan vain koulupäivinä, mikä ei palvele ympärivuotista työssäkäyntiä.

Paluuyhteydet arkipäivinä Kurikasta Ilmajoelle kello 14–17 ovat seuraavat:

- Kurikka klo 15.15 – Ilmajoki klo 15.35, M–P
- Kurikka klo 16.00 – Ilmajoki klo 16.30, koulupäivinä
- Kurikka klo 16.50 – Ilmajoki klo 17.10, M–P +
- Kurikka klo 17.00 – Ilmajoki klo 17.20, M–P ++

Paluuvuoro työmatkustajille löytyy koulupäivinä kello 16 ja 17 jälkeen, mutta kesällä vain kello 17 jälkeen.

### **Lapua-Seinäjoki**

Tällä hetkellä Lapualta tulevat Seinäjoelle arkipäivisin kello 7–10 seuraavat vuorot:

- Lapua klo 6.15 – Seinäjoki klo 7.05, M–P (vt 19, Lapualla Shell Kovero)
- Lapua klo 7.20 – Seinäjoki klo 7.50, M–P+ (vt 19)
- Lapua klo 7.55 – Seinäjoki klo 8.20, koulup ja M–P++ (vt 19)
- Lapua klo 8.20 – Seinäjoki klo 8.50, M–P+ (itäpuolentie)
- Lapua klo 9.05 – Seinäjoki klo 9.35, M–P++ (vt 19)
- Lapua klo 9.25 – Seinäjoki klo 9.55, M–P++ (vt 19)
- Lapua klo 9.40 – Seinäjoki klo 10.10, M–P+ (länsipuolentie)



Vuorojen jakaantuminen Lapua–Seinäjoki-välillä kolmelle eri reitille vaikeuttaa osittain linjaston käytettävyyttä. Edellä mainituista vuoroista kaksi ensimmäistä soveltuvat normaaliin peruspalvelutason työmatkustamiseen. Ongelmana on, että Lapulta valtatie 19 pitkin kello 7.20 vuoro ajetaan vain kouluvuoden aikana, joten se ei palvele ympärivuotista työssäkäyntiä. Itä- ja länsipuolentietä ajavat vuorot palvelevat lähinnä koululaisia, eikä työssäkäynti Seinäjoella edellä mainituilla vuoroilla ole mahdollista.

Paluuyhteydet arkipäivinä Seinäjoelta Lapualle kello 14–17 ovat seuraavat:

- Seinäjoki klo 14.15 – Lapua klo 15.00, Koulupäivinä (itäpuolentie)
- Seinäjoki klo 15.00 – Lapua klo 15.40, M–P (vt 19, Lapualla Shell Kovero)
- Seinäjoki klo 15.55 – Lapua klo 16.20, M–P (länsipuolentie)
- Seinäjoki klo 16.35 – Lapua klo 17.10, M–P+ (vt 19)

Valtatien 19 kautta työssäkäynti onnistuu ympäri vuoden Lapuan Koveron Shellin pysäkiltä lähtevällä vuorolla, joka on keskussairaala kello 6.50 ja Matkakeskuksessa kello 7.05. Paluuyhteys lähtee kello 15.00. Valtatien 19 kautta tulee myös kouluvuoden aikana vuoro Seinäjoelle kello 7.50 ja paluuyhteys lähtee kello 16.35. Vuoroja ei ajeta kesällä. Itä- ja länsipuolentietä ajavat vuorot palvelevat lähinnä koululaisia eikä työssäkäynti Seinäjoella edellä mainituilla vuoroilla ole mahdollista. Lapua–Seinäjoki-välillä palvelee työmatkalaisia myös junayhteys Lapua kello 6.51 - Seinäjoki kello 7.20 ja paluu Seinäjoki kello 16.29 - Lapua kello 16.49.

### **Seinäjoki–Kurikka**

Tällä hetkellä Seinäjoelta tulevat Kurikkaan arkipäivisin kello 7–10 seuraavat vuorot:

- Seinäjoki klo 7.10 – Kurikka klo 8.05, Koulupäivinä
- Seinäjoki klo 9.15 – Kurikka klo 10.10, M–P+
- Seinäjoki klo 9.30 – Kurikka klo 10.25, M–P++

Edellä mainituista vuoroista ensimmäinen soveltuu normaaliin peruspalvelutason työmatkustamiseen. Vuoro ajetaan kuitenkin vain koulupäivinä.

Paluuyhteydet arkipäivinä Kurikasta Seinäjoelle kello 14–17 ovat seuraavat:

- Kurikka klo 15.15 – Seinäjoki klo 15.55, M–P
- Kurikka klo 16.00 – Seinäjoki klo 16.55, koulupäivinä
- Kurikka klo 16.50 – Seinäjoki klo 17.30, M–P+
- Kurikka klo 17.00 – Seinäjoki klo 17.45, M–P++

Paluuvuoroja työmatkustajille löytyy koulupäivinä kello 15.15, kello 16.00 ja kello 16.50, mutta kesällä vain kello 15.15 jälkeen.

### **Seinäjoki–Lapua**

Tällä hetkellä Seinäjoelta tulevat Lapualle arkipäivisin kello 7–10 seuraavat vuorot:

- Seinäjoki klo 6.45 – Lapua klo 7.25, M–P (itäpuolentie)
- Seinäjoki klo 7.00 – Lapua klo 7.40, koulupäivinä (länsipuolentie)
- Seinäjoki klo 7.00 – Lapua klo 7.40, Ti, P+++ (länsipuolentie)
- Seinäjoki klo 7.20 – Lapua klo 7.55, M–P (vt 19, Lapualla Shell Kovero)
- Seinäjoki klo 9.10 – Lapua klo 9.40, M–P+ (länsipuolentie)

Edellä mainituista vuoroista normaali (peruspalvelutaso) työmatkustaminen menoyhteyksien osalta onnistuu kaikkia kolmea reittiä pitkin. Länsipuolentietä ajetaan vain koulupäivinä.

Paluuyhteydet arkipäivinä Lapualta Seinäjoelle ovat seuraavat kello 14–17:

- Lapua klo 14.05 – Seinäjoki klo 14.40, M–P+ (länsipuolentie)
- Lapua klo 15.05 – Seinäjoki klo 15.30, M–P (vt 19)
- Lapua klo 15.35 – Seinäjoki klo 16.05, Koulupäivinä ja M–P+++ (vt 19)
- Lapua klo 16.00 – Seinäjoki klo 16.30, Koulupäivinä ja Ti, P+++ (länsipuolentie)

Paluuyhteydeksi soveltuvia vuoroja on kello 15:n jälkeen länsipuolentietä ja valtatieltä 19 pitkin, mutta kello 16:n jälkeen vain länsipuolentietä. Ensimmäinen junayhteys Seinäjoelta Lapualle lähtee aamulla vasta kello 10.35 ja on perillä kello 10.55. Paluuyhteys Lapualta lähtee kello 16.02 ja on Seinäjoella kello 16.38.

## Yhteenveto

Seuraavissa taulukoissa on koottu yhteen vuorotarjonnan puutteet määritettyihin tavoitteisiin nähden sekä arvioitu niiden tarpeellisuutta.

Taulukko 7. Vuorotarjonnan puutteet määritettyihin tavoitteisiin nähden talvi- ja kesäarkipäivinä

Yhteysväli	Talvi								Kesä							
	Tulo klo 7-10				Lähtö klo 14-17				Tulo klo 7-10				Lähtö klo 14-17			
Kurikka-Seinäjoki	7.30	8.50	10.00		14.10	14.50	16.10	17.15	7.30	8.50	10.00		14.10	16.05	16.10	17.15
Seinäjoki-Kurikka	(7.00)	8.05	(9.00)	10.10		15.15	16.00	16.50	(7.00)	(8.05)	(9.00)		15.15	(16.00)	17.00	
Ilmajoki-Seinäjoki	7.30	7.50	8.50	10.00	14.10	14.50	16.10	17.15	7.30	8.50	10.00		14.10	16.05	16.10	17.15
Ilmajoki-Kurikka	(7.00)	7.50	(9.00)	10.10		15.15	16.00	16.50	(7.00)	(8.00)	(9.00)		15.15	(16.00)	17.00	
Lapua-Seinäjoki	7.05	7.50	8.20	8.50	10.10	14.15	15.00	15.55	16.35	7.05	8.20	9.35	9.55	15.00	15.55	(16.35)
Seinäjoki-Lapua	7.25	7.40	7.55	9.40		14.05	15.05	15.35	16.00	7.25	7.55	(9.40)		15.05	15.35	16.30

Taulukko 8. Vuorotarjonnan puutteet määritettyihin tavoitteisiin nähden lauantaisin ja sunnuntaisin

Yhteysväli	Lauantai asiointi		Aika perillä	Sunnuntai meno-paluu	
	meno perillä	paluu lähtö		meno perillä	paluu lähtö
Kurikka-Seinäjoki	10.00	12.15	2h 15min	14.30, 15.55, 19.15	16.35, 18.35, 19.45, 21.25
Seinäjoki-Kurikka	13.05	15.15	2h 10min	14.10, 17.10, 18.35	15.15, 18.30, 21.20
Ilmajoki-Seinäjoki	10.00	12.15	2h 15min	14.30, 15.55, 19.15	16.35, 18.35, 19.45, 21.25
Ilmajoki-Kurikka	13.05	15.15	2h 10min	17.10, 19.15	18.30, 21.20
Lapua-Seinäjoki	10.20	11.55, 14.35	1h 35min tai 4h 15 min	15.35, 17.10	(17-19)
Seinäjoki-Lapua	11.55	15.50	3h 55 min	15.25	17.10

	Nykyiset yhteydet
x	Suositeltava lisävuoron tarve
(x)	Lisävuoron tarpeellisuus harkittava tapauskohtaisesti
	Ei lisävuoron tarvetta

## 6.2.3 Liikenteen nopeuttaminen

Erityisesti Kurikan ja myös Lapuan suunnalta joukkoliikenteen houkuttelevuutta voidaan lisätä lyhentämällä bussien matka-aikaa työmatkaliikenteessä Seinäjoelle tai Seinäjoelta.

Vakiovuorojen ajoaika Kurikasta Seinäjoelle on työmatkaliikenteen aikana 45 - 55 minuuttia, mikä on noin 10–15 minuuttia henkilöauton vastaavaa ajoaikaa pidempi. Vakiovuorojen ajoaika Lapualta Seinäjoelle on työmatkaliikenteen aikana 25 - 30 minuuttia, mikä on noin 5 - 10 minuuttia henkilöauton vastaavaa ajoaikaa pidempi.

Matka-aikaa voitaisiin parhaimmillaan lyhentää Kurikan ja Seinäjoen välillä jopa 10 - 15 minuuttia ja Lapuan ja Seinäjoen välillä noin viisi minuuttia, jos vuorot poikkeaisivat vain tietyillä pysäkeillä ja hyödyntäisivät mahdollisimman paljon kantatietä 67 ja valtatieltä 19.

Tutkimusten mukaan matka-ajan joustokerroin on +/- 0,6. Tämä tarkoittaa sitä, että jos matka-aika lyhenee 10 prosenttia, joukkoliikenteen käyttäjämäärä kasvaa kuusi prosenttia tai päinvastoin. Suhteellisen pienen kysynnän alueella joustokertoimet eivät välttämättä toimi – edellä mainitut liikenteen nopeuttamistoimet voivat kuitenkin parhaassa tapauksessa olla pendelöijille ratkaisevia siten, että he käyttävät linja-autoa henkilöauton sijaan.

## 6.3 Linja-autoliikenteen pysäkkien kehittämistarpeet

Pysäkkitarkasteluun on valittu Kurikka–Ilmajoki–Seinäjoki–Lapua-laatuikäytävän varrelta tärkeimmät pysäkit.

Pysäkkien kehittämistarpeita tarkastellaan *Kurikassa* linja-autoaseman ja Huovintien (Koulutuskeskus Sedu, Kurikan toimipiste) pysäkeillä. *Ilmajoella* tarkastelun kohteena ovat Matkahuollon asiamiespiste ja Ahokylän koulun (kt 67) pysäkit. *Seinäjoella* tarkastelun kohteena ovat Atrian Nurmon tehtaan pysäkit, pysäkit Hyllykallion eritasoliittymässä, Joupin kiertoliittymän pysäkipari sekä Valion kohdan pysäkit Katajalaaksossa. *Lapuaalla* tarkastellaan lukion pysäkiparia Simpsiöntiellä sekä pysäkiparia valtatiellä 19 Koverossa huoltoaseman kohdalla.

### 6.3.1 Kurikka

Kurikassa tarkastelun kohteena oli kaksi pysäkkiä, Kurikan keskustassa linja-autoasemalla sijaitseva matkahuollon asiamiespiste sekä Huovintien pysäkipari Koulutuskeskus Sedun Kurikan toimipisteen läheisyydessä.

#### a) Kurikan Matkahuollon asiamiespiste

Kurikan Matkahuollon asiamiespiste sijaitsee Kurikan keskustassa linja-autoasemalla. Kaikki Kurikasta lähtevät ja saapuvat vuorot kulkevat linja-autoaseman kautta (myös pikavuorot). Kurikasta on talviarkipäivänä 11 vuoroa Seinäjoelle, joista 10 ajetaan Koskenkorvan ja Ilmajoen kautta. Yksi vuoroista on pikavuoro, joka ei käy Koskenkorvan taajamassa. Kesällä arkipäivisin Seinäjoelle ajetaan kahdeksan vuoroa, joista kaksi on pikavuoroa. Lauantaisin ajetaan neljä vuoroa, joista yksi on pikavuoro ja sunnuntaisin ajetaan neljä vuoroa, joista kaksi on pikavuoroa.

Linja-autoaseman tiloissa toimii lounaskahvila, joka on avoinna maanantaista perjantaihin kello 7–17 ja lauantaisin kello 10–15. Matkahuollon asiamiespiste toimii myös linja-autoaseman tiloissa.



Kuva 14. Kurikan linja-autoasema

Kantatieltä 67 on matkaa linja-autoasemalle noin 1500 metriä. Matkustajille on ravintolan yhteydessä lämmin odotustila. Ravintolassa on penkit ja pöydät, aikatauluja sekä ravintolapalvelut. Lisäksi samassa rakennuksessa on Matkahuollon rahtipalvelut. Linja-autoaseman piha on laaja ja hieman jäsentymätön. Asiamiespisteessä ei ole linja-autoliikenteen varsinaista lipunmyyntiä. Lipuja voi lunastaa ja ladata R-kioskeilla. Asemalle on yhteys kevyen liikenteen väylältä, ja saattoja liityntäpysäköinnille löytyy maksutonta pysäköintitilaa. Pihan puolella odottaville matkustajille ei ole näkyvillä aikatauluja.

## b) Huovintien pysäkkipari

Toinen Kurikan tarkasteltavista pysäkeistä on Huovintien varrella oleva pysäkkipari Koulutuskeskus Sedun Kurikan toimipisteen läheisyydessä.



Kuva 15. Huovintien pysäkkipari

Pysäkkiparin kautta ajetaan suurin osa Kurikasta Seinäjoelle menevistä tai saapuvista vakiovuoroista ja pikavuoroliikenteen linjoista. Pysäkkiparilta on matkaa linja-autoasemalle noin 1000 metriä ja kantatielle 67 noin 500 metriä. Pysäkiltä on kevyen liikenteen yhteys Kurikan keskustaan ja kantatien 67 suunnalle. Pysäkeillä on vakiovuoroliikenteen pysäkkimerkki ja myös pikavuoropysäkin merkki. Pysäkeillä on katos ja penkit. Roska-astiat ja aikatauluinformaatio puuttuvat.

Molemmilla pysäkeillä on pysäkkilevennys. Odotustilaa ei ole korotettu. Huovintien etelänpuoleisella pysäkillä kevyen liikenteen ja ajoradan välissä olevat puut peittävät pysäkkimerkin näkyyden.

## 6.3.2 Ilmajoki

Ilmajoella tarkastelun kohteena oli kaksi pysäkkiä, Ilmajoen keskustassa sijaitseva Matkahuollon asiamiespiste sekä Ahonkylän koulun pysäkkipari kantatiellä 67.

### a) Ilmajoen matkahuollon asiamiespiste

Ilmajoen Matkahuollon asiamiespiste sijaitsee Ilmajoen keskustassa. Kaikki Ilmajoelta lähtevät ja sinne saapuvat vuorot kulkevat Matkahuollon asiamiespisteen kautta (myös pikavuorot). Ilmajoelta on talviarkipäivänä 17 vuoroa Seinäjoelle, niistä kolme ajetaan Munakan ja kolme Rengon kautta. Yksi vuoroista on pikavuoro. Kesällä arkipäivisin Seinäjoelle ajetaan kahdeksan vuoroa, joista kaksi on pikavuoroa. Lauantaisin ajetaan neljä vuoroa, joista yksi on pikavuoro ja sunnuntaisin ajetaan neljä vuoroa, joista yksi on pikavuoro.



Kuva 16. Ilmajoen Matkahuollon asiamiespiste

Kantatieltä 67 on matkaa asiamiespisteelle noin 1200 metriä. Matkustajille on lämpimät odotustilat kioskin ja kahvion yhteydessä. Lisäksi samassa rakennuksessa on Matkahuollon rahtipalvelut. Asiamiespisteessä ei ole linja-autoliikenteen varsinaista lipunmyyntiä. Lippuja voi lunastaa ja ladata R-kioskeilla.









Kuva 18. Ahonkylän koulun kohta sekä poistetut pysäkit

### 6.3.3 Seinäjoki

Seinäjoella tarkastelun kohteena oli neljä pysäkkiä – Joupin kiertoliittymän läheisyydessä sijaitseva pysäkkipari, Valion kohdan pysäkkipari Katajalaaksossa, Hyllykallion eritasoliittymän pysäkkipari sekä Atrian pysäkit.

#### a) Joupin kiertoliittymän pysäkkipari

Joupin kiertoliittymän pysäkkipari sijaitsee nimensä mukaisesti Joupin kaupunginosassa, Suupohjantiellä laatukäytävää Kurikan suuntaan ajettaessa tai sieltä saavuttaessa. Pysäkkiparilta on matkaa Seinäjoen matkakeskukseen noin kaksi kilometriä.



Kuva 19. Joupin kiertoliittymän pysäkkipari

Molemmilla pysäkeillä on pysäkkilevennys sekä paikallis- ja vakiovuoroliikenteen pysäkkimerkki, vaikka paikallisliikenne ei kulje pysäkkien kautta. Pysäkeillä ei ole katosta eikä aikatauluinformaatiota. Pysäkeille on hyvät kevyen liikenteen yhteydet. Molempien pysäkkien odotustilat ovat korotettuja.

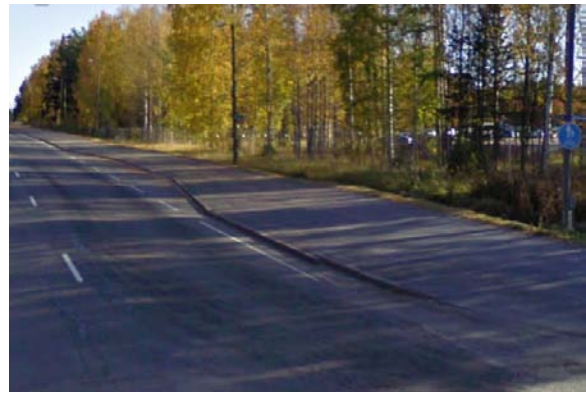
#### b) Valion kohdan pysäkkipari Katajalaaksossa

Valion pysäkkipari sijaitsee nimensä mukaisesti Valion Seinäjoen tehtaan välittömässä läheisyydessä, Suupohjantiellä laatukäytävää Kurikan suuntaan ajettaessa tai sieltä saavuttaessa. Pysäkkiparilta on matkaa Seinäjoen matkakeskukseen noin viisi kilometriä.

Molemmilla pysäkeillä on pysäkkilevennys sekä vakiovuoroliikenteen pysäkkimerkki. Pysäkeillä ei ole katosta eikä aikatauluinformaatiota. Seinäjoen suunnan pysäkillä on hyvät kevyen liikenteen yhteydet, ja odotustila on korotettu. Kurikan suunnan pysäkillä ei ole Suupohjantien ylittävää suojatietä, eikä pysäkin odotustilaa ole korotettu. Seinäjoen paikallisliikenteen linjan numero 13:n reitti kulkee Suupohjantien läheisyydessä olevaa Kukulantietä pitkin matkakeskukseen, arkipäivisin kello 6–20 noin tunnin vuorovälillä.



Kuva 20. Valion pysäkkipari Katajalaaksossa



### c) Hyllykallion eritasoliittymän pysäkkipari

Hyllykallion eritasoliittymän pysäkkipari sijaitsee valtatie 19 eritasoliittymän rampissa Hyllykallion kohdalla. Pysäkkiparilta on matkaa Seinäjoen matkakeskukseen noin neljä kilometriä. Pysäkeille on hyvät kevyen liikenteen yhteydet.



Kuva 21. Hyllykallion Prismen pysäkkipari



Molemmilla pysäkeillä on pysäkkilevennys sekä paikallis- ja vakiovuoroliikenteen pysäkkimerkki, vaikka paikallisliikenne ei kulje pysäkkien kautta. Pysäkeillä ei ole katosta eikä aikatauluinformaatiota. Pysäkkien odotustiloja ei ole korotettu. Pyörillä tapahtuvalle liityntäliikenteelle ei ole järjestetty pysäköintiä, eli telineet puuttuvat

### d) Atrian Nurmon tehtaan pysäkkipari

Atrian Nurmon tehtaan nykyinen pysäkkipari sijaitsee valtatie 19 varrella, Nurmosta noin kolme kilometriä Lapuan suuntaan.

Molemmilla pysäkeillä on pysäkkilevennys sekä vakiovuoroliikenteen pysäkkimerkki. Pysäkeillä ei ole katosta tai aikatauluinformaatiota. Lapuan suunnan pysäkille tai pysäkiltä on hyvät kevyen liikenteen yhteydet Atrian tehtaalta ja tehtaalle. Pysäkiltä on matkaa tehtaan portille noin 350 metriä. Seinäjoen suunnan pysäkille ei ole kevyen liikenteen yhteyttä. Pysäkiltä on matkaa tehtaan portille noin 500 metriä. Pysäkkien odotustiloja ei ole korotettu.





Kuva 22. Seinäjoen suunnan pysäkki



Kuva 23. Lapuan suunnan pysäkki



Kuva 24. Atria Nurmon tehtaalla portin alue

### 6.3.4 Lapua

Lapua tarkastellaan lukion pysäkkiparia Simpsiöntiellä sekä pysäkkiparia valtatiellä 19 Shellin kohdalla.

#### a) Lukion pysäkkipari Simpsiöntiellä

Lukion pysäkkipari sijaitsee Simpsiöntiellä Lapuan lukion ja Koulutuskeskus Sedun Lapuan toimipisteen läheisyydessä. Pysäkkiparilta on matkaa Lapuan matkakeskukseen noin 500 metriä. Pysäkeille on hyvät kevyen liikenteen yhteydet.



Kuva 25. Lukion pysäkipari

Lukion puolen pysäkki on niin sanottu ajoratapysäkki, eikä sillä ole erillistä pysäkkilevennystä. Odotustila on korotettu ja päällystetty laatoilla. Pysäkillä on pysäkkimerkki, muttei katosta tai aikatauluinformaatiota. Keskustan puoleisella pysäkillä Simpsiöntiellä on katos, pysäkkimerkki ja roska-astia. Odotustilaa ei ole korotettu. Molemmille pysäkeille on hyvät kevyen liikenteen yhteydet, ja kevyen liikenteen väylä kulkee pysäkkien takaa.

#### b) Koveron kohdan pysäkipari valtatiellä 19

Koveron kohdan pysäkipari sijaitsee valtatiellä 19 Huhtalantien, valtatie 19 ja Vasunmäentien risteysalueella. Pysäkiparilta on matkaa Lapuan matkakeskukseen noin neljä kilometriä. Seinäjoen suunnan pysäkillä on hyvät kevyen liikenteen yhteydet (Huhtalantien kevyen liikenteen väylä). Lisäksi valtatie 19 kohdalla on kevyen liikenteen alikulku. Pohjoisen suuntaan menevälle pysäkillä tai pysäkiltä joudutaan kulkemaan valtatie 19 pitkin.

Molemmilla pysäkeillä on pysäkkilevennys sekä vakiovuoroliikenteen pysäkkimerkki. Pysäkeillä ei ole katosta, pyörätelineitä liityntäpysäköintiä varten eikä aikatauluinformaatiota. Pysäkkien odotustiloja ei ole korotettu. Mikäli osa linja-autoliikenteen reiteistä kulkee jatkossa Huhtalantietä pitkin, se vaatii pysäkin rakentamista Huhtalantien pohjoispuolelle liittymän välittömään läheisyyteen.



Kuva 26. Koveron pysäkipari valtatiellä 19

#### Yhteenveto

Pysäkitarkastelujen ulkopuolelle rajattiin Seinäjoen matkakeskus ja rakentamisvaiheessa oleva Lapuan matkakeskus. Näin ollen tarkasteluissa ei ole mukana yhtään linja-autoasemaa.

Matkahuollon asiamiespisteitä oli tarkastelussa mukana kaksi (Kurikka ja Ilmajoki). Asiamiespisteiden palvelutaso on nykyisin hyvä. Eniten puutteita on liikennealueiden sekavuudessa ja informaatiossa. Matkahuollon asiamiespisteiden päätehtävä on tavaraliikenteen hoito. Asiamiehet ovat yleensä palvelualan yrittäjiä, joille Matkahuollon asiamiestoiminta on sivuelinkeino. Kurikan ja Ilmajoen asiamiespisteet sijaitsevat kuntien keskustajamissa, ja niiden saavutettavuus on hyvä. Kurikassa ja Ilmajoella on varmistettava, että kunnan pääpysäkki voidaan säilyttää samalla paikalla asiamiehestä riippumatta. Pääpysäkin on sijaittava kunnan keskustassa mahdollisimman keskeisesti palveluihin ja asutukseen nähden. Kaikkien linjojen (pl. lupaviranomaisen kanssa yhteisesti



sovitut nopeat yhteydet) tulisi kulkea pääpysäkin kautta riippumatta siitä, missä asiamiespiste sijaitsee.

Pysäkkien varustelu niin taajamissa kuin yleisillä teillä on yleisesti ottaen erittäin vähäistä ja rajoituu lähinnä katoksiin. Aikatauluinformaatio puuttuu kaikilta tarkastelussa mukana olleilta pysäkeiltä, lukuun ottamatta Matkahuollon asiamiespisteitä. Kevyen liikenteen järjestelyjen ansiosta matkustajilla on taajamissa vähimmäisvaatimukset täyttävät odotustilat ja turvalliset kulkuyhteydet.

Seuraavassa taulukoissa on koottu yhteen tarkastelussa mukana olleiden pysäkkien kehittämistarpeet. Kehittämistarpeista on sovittu työtä ohjanneessa työryhmässä.

Taulukko 9. Pysäkkien kehittämistarpeet

Pysäkki	Kunta	Suunta	Vuorotarjonta				Pika	Katos	Nop raj.													Kustannus- arvio (euroa)
			t-arki	k-arki	la	su				KK	K	O	OK	KO	I	PP	R	M				
Mh asiamiesp.	Kurikka		22	17	8	9	kyllä	kylä	40						x					200		
Huovintie	Kurikka	Seinäjoelle	6	6	3	4	kyllä	kyllä	60						x		x			300		
Huovintie	Kurikka	Kurikkaan	3	3	2	2	kyllä	kyllä	60						x		x			300		
Mh asiamiesp.	Ilmajoki		34	18	7	10	kyllä	kyllä	40									x				
Ahokylän koulu	Ilmajoki	Seinäjoelle	12	6	3	3	ei	kyllä	60-80						x	x	x			800		
Ahokylän koulu	Ilmajoki	Kurikkaan	11	8	3	5	ei	kyllä	60-80						x	x	x			800		
Valion kohta	Seinäjoki	Kurikkaan	11	8	3	5	ei	ei	60		(x)				x					200 - (6000)		
Valion kohta	Seinäjoki	Seinäjoelle	9	5	2	2	ei	ei	60						(x)					(200)		
Joupin kiertol.	Seinäjoki	Kurikkaan	11	8	3	5	ei	ei	60		(x)				x					200 - (6000)		
Joupin kiertol.	Seinäjoki	Seinäjoelle	9	4	2	2	ei	ei	60						(x)					(200)		
Hyllykallio eritasol.	Seinäjoki	Lapualle	X	X	X	X	ei	ei	80						(x)					(200)		
Hyllykallio eritasol.	Seinäjoki	Seinäjoelle	X	X	X	X	ei	ei	80						(x)					(200)		
Atria tehtaan portti	Seinäjoki	Lapualle	X	X	X	X	ei	ei	40		(x)				x		x			300 - (6000)		
Kovero, vt 19	Lapua	Seinäjoelle	1	1	-	-	ei	ei	80		x				x	x	x			1500 - 6500		
Kovero, vt 19	Lapua	Lapualle	2	2	-	-	ei	ei	80													
Kovero, Huhtalant.	Lapua	Lapualle	x	x	x	x	ei	ei	60			x			x			x		3000-5000		
Koulukeskus	Lapua	Seinäjoelle	8	5	2	2	ei	kyllä	40	x					x					700		
Koulukeskus	Lapua	Lapualle	10	8	1	1	ei	ei	40						x					200		
<b>Merk. selitykset</b>	KK	Pysäkkikatoksen korjaus / kunnostus (500 €)						I	Informaatiotaulu (200 €)													
x = suositeltava	K	Uusi pysäkkikatos (1500 - 6000 €)						PP	Polkupyörätelineet (500 €)													
(x) = harkittava	O	Uusi odotustila (2000 €)						R	Roska-astia (100 €)													
	OK	Odotustilan kunnostus / laajennus (1000 €)						M	Jokin muu toimenpide													
	KO	Korokkeellisen odotustilan rakentaminen (2500 - 3000 €)																				

## 6.4 Informaation kehittäminen

Matkustajainformaatio voidaan jaotella informaatioksi ennen matkaa (reitin suunnittelu), matkan aikana (häiriötiedotus) ja matkan jälkeen (palautteen antaminen). Paperimuotoisten aikataulujen merkitys on selvästi vähentynyt sähköisten ja osin mobiileiksi muuttuneiden palvelujen kehittymisen myötä.

Tärkeimpiä ennen matkaa käytettäviä sähköisiä informaatiopalveluja ovat matkan suunnitteluun liittyvät palvelut, joita ovat muun muassa reittioppaat sekä staattiset tai tosiaikaiset aikataulu- ja häiriötiedot. Paperimuotoisen informaation etuna on helppokäyttöisyys, mutta merkittävänä haasteena tietojen ajan tasalla pitämisen ohella jakelun työläys.

Matkan aikana jaettavaa sähköistä matkustajainformaatiota, kuten Internet- ja mobiilipalveluita, on jo nyt saatavilla. Pisimmälle kehitettyjä palveluita ovat matkan jälkeen joko sähköpostitse tai Internetin palautesivujen kautta tarjottavat palautekanavat.

Kurikka–Lapua-joukkoliikenteen laatukäytävän merkittävimmät joukkoliikenteen informaation kehittämistarpeet liittyvät ensisijaisesti joukkoliikennejärjestelmän käytettävyyden parantamiseen. Suurin haaste on, että matkustaja kykenee omaksumaan koko joukkoliikennejärjestelmän palvelut lippu- ja informaatiojärjestelmineen. Koetun palvelutason on vastattava asiakkaan matkustustarpeita.

Valtakunnallisesti tavoitteena on ollut, että matkustaja saa tiedon matkustusvaihtoehdoista ja lippujen hinnoista helposti yhdestä paikasta. Matka.fi tarjoaa pitkämatkaiseen liikkumiseen soveltuvat reitinsuunnittelupalvelut. Järjestelmän haasteena on kehitys- ja ylläpitovastuukysymysten ohella seututasolla tietojen kattavuus ja puutteellisuus – järjestelmä ei välttämättä nykyisin tunne paikallisia, esimerkiksi kaikille avoimia ja ensisijaisesti koululaisten tarpeisiin toteutettuja yhteyksiä.

Kurikka–Lapua-laatukäytävän **matkustajainformaation tilaa esitetään parannettavan siten, että pitkällä tähtäimellä** keskeisimpiin terminaaleihin ja käytetyimmille pysäkeille saadaan reaaliaikaista aikataulutietoa bussien saapumisajoista ja mahdollisesti häiriötiedotusta. Erityisesti häiriötiedotuksen merkitystä ei voi vähätellä – liikennehäiriöt ja puutteellisen tiedottamisen aiheuttama epävarmuus matkan onnistumisesta vähentävät joukkoliikenteen luotettavuutta ja houkuttelevuutta henkilöautoon nähden.

Lyhyellä tähtäimellä keskeisimpiä kehittämistoimenpiteitä ovat pysäkkikohtaisten yhdistelmäaikataulujen laatiminen laatukäytävien pysäkeille sekä sähköinen aikatauluinformaatio keskeisimmille pysäkeille ja terminaaleihin. Suurin osa pysäkeistä on sellaisia, etteivät niillä kyytiin nousevien asiakkaiden määrät edellytä sähköisen informaation järjestämistä pysäkeille.

Tasokas pysäkki-informaatio edellyttää aikataulutelineiden tai -kaappien asettamista. Bussiyrittäjien tai MatkaHuollon tulee sopia tavasta ylläpitää ajantasaisia aikatauluja pysäkeillä. Kunta tai ELY-keskus vastaa aikataulukaauppien asentamisesta. Samassa aikataulussa tulee esittää kaikkien liikennöitsijöiden vuorot yksinkertaisella ja havainnollisella tavalla. Aikataulujen pitäisi lisäksi olla pysäkkikohtaisia, tai ainakin aikataulussa tulisi esittää tärkeimpien pysäkkivälien keskimääräiset ajoajat. Kaikille tarkastelussa oleville pysäkkipareille tulee asettaa aikataulutelineet. Aikataulutelineiden tulee olla tuulettuvia, jotteivät peitelevyt huuru tai höyrysty.

Kun joukkoliikenteen perusasiat (tarjonta, pysäkit, kalusto) ovat kunnossa, tulee tiedottaa joukkoliikennejärjestelmän yksittäisten kohteiden parannuksista, kuten seutu- ja paikallisliikenteen yhteensopivuudesta. Vaihtoehtoisesti voidaan markkinoida tietyn alueen palvelukokonaisuuksia. Konseptia voidaan hyödyntää esimerkiksi silloin, kun kunta haluaa markkinoida joukkoliikennettä asukkailleen tai profiloitua joukkoliikennemyönteisenä kuntana tai alueena.

Markkinoinnissa keskeisiä piirteitä ovat kohdentaminen ja jatkuvuus. Myös palvelukokeiluja olisi syytä toteuttaa. Markkinoinnista kerrotaan tarkemmin kohdassa 6.5.

## 6.5 Markkinointi

Tutkimusten perusteella markkinointi vaikuttaa joukkoliikenteen asiakasmääriin, ja siihen tulisi panostaa huomattavasti nykyistä enemmän. Hyväkään liikenteen palvelutaso ei riitä, vaan uusia asiakkaita voitetaan ja nykyisten asiakasuskollisuutta pystytään lisäämään vain markkinoimalla riittävästi. Ei riitä, että joukkoliikenteen aikataulu-, reitti- ja matkalipputieto on saatavilla. On luotava halu käyttää joukkoliikennettä ja tehtävä palvelusta houkuttelevaa. On kampanjoitava tarpeen mukaan voimakkaasti ja oltava jatkuvasti esillä.

### Asiakaslähtöisyyden lisääminen

Asiakaslähtöisen joukkoliikenteen avaintekijä on selkeys. Asiakkaiden arvostukset tarjonnan osatekijöiden suhteen tulee selvittää tapauskohtaisesti, kullakin paikkakunnalla ja asuinalueella erikseen. Henkilökohtaisella markkinoinnilla on saavutettu hyviä tuloksia. Modernin kaupunkiliikenteen menestystekijöitä ovat usein siisti, uusi kalusto, nopeat joukkoliikennevuorot sekä eri vuorojen ja kulkumuotojen välinen tiivis integraatio. Halpoja tapoja yleiseen imagon kohottamiseen ovat osallistuminen erilaisiin kulttuuri- ja muihin tapahtumiin, yhteistyö koulujen ja päiväkotien kanssa tai hyväntekeväisyys.

Asiantuntijoiden mukaan markkinoinnin tärkein lähtökohta on asiakkaiden tuntemus ja markkinatutkimus. Kokemusperäisen käsityksen mukaan suomalaisessa keskisuudessa joukkoliikennekaupungissa markkinointi on edelleen varsin perinteistä ja keskittyy rajoitettuun tiedonjakamiseen palveluista sekä jonkin verran seutulipun markkinointiin. Tässä tilanteessa pienikin asiakaslähtöinen markkinoinnin lisäys saattaisi tuntua asiakkaasta merkittävältä muutokselta verrattuna nykytilanteeseen, jossa asiakasta ei henkilökohtaisesti ole lähestytty välttämättä lainkaan. Markkinointia tulee lisätä määrällisesti huomattavasti.

### **Nykyisten ja potentiaalisten asiakkaiden parempi tuntemus**

Suomalaisissa keskisuurissa kaupungeissa joukkoliikenteen kehittäminen edellyttää nykyasiakkaiden parempaa tuntemusta, mahdollisten uusien kohderyhmien tunnistamista sekä joukkoliikenteen tavoitteen ja roolin selkeyttämistä. Tarvittaessa tarjontaan tulee tehdä voimakkaitakin muutoksia ja kohdentaa se tavoitteen ja asiakastarpeiden mukaan. Viestintää tulee muuttaa asiakaslähtöiseksi, mikä tarkoittaa muun muassa säännöllistä ja positiivista näkyvyyttä eri medioissa sekä asiakaspalutteen vakavasti ottamista.

Asiakastuntemusohjetta noudattaen tulisi kullakin kaupunkiseudulla koota tieto nykyisestä kanta-asiakasjoukosta ja koko asukaskunnasta: keitä he ovat, mitä he arvostavat, miten he asuvat, miten he liikkuvat ja mitä mieltä he ovat kaupunkiseudun joukkoliikenteestä. Lisäksi tarvitaan perusteellista suunnittelua ja pohdintaa valittavista kehittämistoimenpiteistä.

Jo tehtyjen asiakastytyväisyystutkimusten tulokset tulee koota yhteen. Tutkimuksista saadaan tietoa keskisuurten kaupunkien joukkoliikenneasiakkaiden ja "ei-käyttäjien" mielipiteistä joukkoliikenteestä sekä tärkeimmistä kehitettävistä ominaisuuksista. Kehitystä voi seurata toistamalla asiakastutkimus säännöllisesti. Kyselyihin kannattaa lisätä asenteita kartoittavia kysymyksiä. Niihin tulee ottaa mukaan myös ei-käyttäjät ja kerätä lisää tietoa heidän kulkumuotovalinnoistaan ja asenteistaan joukkoliikenteeseen. Tietoa voidaan hyödyntää esimerkiksi henkilökohtaistettavassa markkinointisuunnittelussa ja joukkoliikenteen imagon parantamisessa. Alueilla tai kaupungeissa, joissa tarjonta, informaatio ja lippuvalikoima ovat kunnossa, voidaan jalkautua jollekin tietylle asuinalueelle. Tällöin kyetään markkinoimaan nykyistä joukkoliikennettä esimerkiksi tutkimusvaiheessa havaituille potentiaalisille käyttäjille. Viestinnässä pitäisi osata puhutella oikeilla teemoilla ja herättää sopivia tuntemuksia.

Joukkoliikennetarjontaan tulee tarvittaessa tehdä voimakkaitakin uudistuksia.

### **Voimien yhdistäminen ja eri kulkutapojen integroituminen**

Suomessa kulkutapojen integraatio on eurooppalaista kehitystä jäljessä. Markkinoita tulee ohjata entistä voimakkaammin siihen suuntaan, että eri työssäkäyntialueilla ja eri kulkumuotojen välillä on integroidut lippujärjestelmät. Mahdollisista kilpailuasetelmista huolimatta on koko kulkumuodon ja liikennejärjestelmän etu, että joukkoliikennetieto löytyy helposti ja matkaketjut ovat saumattomia. Kaupunkiseuduilla eri operaattoreiden tulisi yhdistää markkinointivoimansa ja esittää selkeästi koko käytössä oleva joukkoliikenne ilman, että asiakkaan tarvitsee sitä useista lähteistä etsiä. Integraatiota tulee vauhdittaa ohjaus- ja tukitoimenpiteillä.

### **Markkinointikanavat**

Laatukäytävän alueella voitaisiin toteuttaa joukkoliikenteen markkinointikampanja ja oma kampanjasivu, jolta kaikki kampanjaan liittyvä tieto löytyy kootusti yhdestä paikasta. Kaikilla muilla materiaaleilla ohjattaisiin kuluttaja vierailemaan kampanjasivulla ja tutustumaan kampanjaan. Mediavaliinat ja painotukset tulisi tehdä niin, että kaikki toivotut kohderyhmät tavoitettaisiin tehokkaimmin. Keskeistä olisi, että markkinoinnissa käytettäisiin hyväksi laajaa mediakenttää.

Seuraavassa esitetään tärkeimmät median välineet ja niiden käytettävyys.

#### Televisio

Televisio on nopea väline, jolla on helppo tavoittaa toimintatavoiltaan "konservatiiviset" kuluttajat. Näihin oletettavimmin kuuluvat myös yksityisautoilua suosivat. Televisiomainonnan rooli kampanjassa on tietoa välittävä ja kampanjasivustolle ohjaava.

### Kampanjasivusto

Kampanjasivusto on verkkosivusto, jolta kaikki markkinointia koskeva informaatio löytyy helposti ja kootusti. Kampanjasivustolle on hyvä valita helposti muistettava domain, jota voi käyttää myös kampanja-ajan loputtua. Sivustolle voidaan tuotetiedon lisäksi tuottaa sisältöä, joka auttaa kuluttajaa vertailemaan eri liikkumismuotoja keskenään ja houkuttelee tätä kokeilemaan joukkoliikennettä.

### Radio

Radio kuuluu lähes jokaisen autoilevan työmatkalaisen aamuun ja iltapäivään. Radio on nopea ja suhteellisen edullinen media – kuluttaja tavoitetaan seutulipun käyttöä ajatellen juuri oikeassa paikassa ja tilanteessa, auton ratissa. Radion rooli on herättää kuluttaja harkitsemaan valintojaan ja ohjata tätä käymään kampanjasivustolla.

### Ulkomainonta

Ulkomainonta on näkyvyydeltään ainutlaatuista. Se tavoittaa kaikki kohderyhmät, ikään ja liikkumismuotoon katsomatta. Ulkomainonta luo kampanjalle tehokkaasti näkyvyyttä juuri siellä, missä kuluttaja pitää herättää miettimään valintojaan, eli liikenteessä. Ostettavana mediana ulkomainonta on arvokasta. Ulkomainontaa voidaan käyttää kampanjassa harkitusti, mikäli esimerkiksi kuntien omia mainospintoja saadaan ilmaiseksi käyttöön.

### Hakusanamainonta

Verkkoa käytetään hyväksi joukkoliikenteen markkinointikampanjassa, jossa nuoret opiskelijat ovat yhtenä pääkohderyhmänä. Nuorten mediakäytössä verkon rooli on korostunut – verkosta etsitään tietoa ja verkkosivustojen parissa vietetään aikaa. Kampanjassa voidaan suunnitella ratkaisu, jolla tavoitetaan kohderyhmä oikealla hetkellä, etsimässä itseään kiinnostavaa sisältöä. Kampanjassa voidaan käyttää hyväksi esimerkiksi harrastuksiin ja kulttuuritapahtumiin liittyvää hakusanamainontaa, joka linkitetään oivaltavalla tavalla joukkoliikenteen käyttöön. Hakusanamainonta ohjaa kampanjasivustolle – tutustumaan ”tuotteeseen” ja vertaamaan eri liikkumismuotoja.

### Printti

Printtimainosten rooli joukkoliikennekampanjoissa on muistuttava. Ilmoitusten tavoitteena on herättää kuluttajan kiinnostus ja ohjata kampanjan verkkosivulle tutustumaan tuotteeseen. Printtimainonta on ostettavana mediana hintavaa. Kampanjasta kannattaa ilmoitella keskitetysti alueen kattavimmassa ilmaisjakelulehdessä.

### Tapahtumat ja tempaukset

Kampanjan kohderyhmä voidaan tavoittaa läsnäololla tapahtumissa. Esimerkiksi nuorille suunnatavat messut olisivat sopiva ympäristö joukkoliikenteen näkyvyydelle. Erilaisilla tempauksilla puolestaan voidaan houkutella kuluttajat kokeilemaan joukkoliikennematkustamista spontaanisti.

### Oppilaitokset

Alueen oppilaitoksiin voidaan levittää tietoa joukkoliikenteen edullisuudesta julisteilla, jotka ohjaavat vierailemaan kampanjasivulle ja tutustumaan tuotteeseen paremmin. Lisäksi voidaan käynnistää toimenpiteitä sen varmistamiseksi, että jatkossa kaikille alueen oppilaitoksissa opintonsa aloittaville jaetaan jo hyväksymiskirjeessä alueen joukkoliikenteestä kertovaa materiaalia.



# 7 Toteuttamisohjelma

Laatukäytävähankkeen onnistuminen edellyttää eri toteuttajatahojen toimivaa yhteistyötä. Pysäkkien kehittämiskustannukset kohdistuvat väylän ylläpitäjälle, kunnalle tai ELY-keskukselle. Liikennöitsijät osallistuvat laatukäytävän kehittämiseen kouluttamalla kuljettajia, kehittämällä kalustoa sekä osallistumalla matkustajainformaation kehittämiseen. Tässä työssä esitetyt vuorojen lisäykset edellyttäisivät joukkoliikenteen matkustajamäärän lisääntymistä pitkällä aikavälillä. Vuorotarjonnan lisääminen vaikuttaa useiden tutkimusten mukaan myönteisesti vuorojen kysyntään.

Liikenteellisten ja fyysisten toimenpiteiden lisäksi tulee varmistaa, että liikennemuotojen yhteisiä ja koko seudun kattavia aikataulujulkaisuja tuotetaan joka vuosi. Aikataulut tulee jakaa jokaiseen kotitalouteen, ja niitä tulee olla lisäksi saatavilla pientä korvausta vastaan busseissa ja Matkahuollossa.

## 7.1 Linja-autojen vuorotarjontaan liittyvät toimenpiteet

Liikennetarjonnan lisäyksistä vastaa lupaviranomainen. Tämän selvityksen esittämässä toimenpiteissä (*taulukot 7 ja 8*) lupaviranomaisena toimii pääasiassa Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus. Esitetyt liikenteen lisäykset eivät ainakaan alussa toteutune markkinaehtoisesti, joten palvelutasotavoitteisiin pääseminen edellyttäneen lupaviranomaisilta rahallista panostusta. Nähtäväksi jää, voidaan-ko lisäliikenteestä ainakin osa hoitaa jatkossa pelkästään lipputuloilla. Liikenteellisten toimenpiteiden toteutumisen kustannusarvio on noin 80 000–100 000 euroa vuodessa. Osa esitetyistä vuoroista voitaisiin hankkia Liikenneviraston uusien ohjeiden mukaisesti työmatkaliikenteenä elokuun alusta juhannukseen. Tämä pienentää hieman edellä esitettyä kustannusarviota. Ostoliikennesopimusten ja siirtymäajan sopimukset päättyvät Kurikka–Ilmajoki–Seinäjoki–Lapua-yhteysväleillä useina eri määräaikoina vuosina 2014–2018. Tämän takia laatukäytävälle määriteltä palvelutasoa ei voida toteuttaa kerralla, vaan sitä kohti on edettävä pienin askelin.

Atrian Nurmon tehtaan portille liikennöinti aloitetaan valtatiellä 19 kulkevien nykyisten vakiovuorojen reittimuutoksilla. Siirtymäajan liikennöintisopimusten reittimuutosesityksiin edellä mainitun reitin osalta suhtaudutaan Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksessa myönteisesti. Muutamia nykyisin vähän käytettyjä vuoroja länsi- ja itäpuolentieltä on mahdollista muuttaa ajettavaksi Atrian kautta. Tarkemmat suunnitelmat tehdään tämän selvityksen jälkeen käytävissä jatkoneuvotteluissa yrittäjien, lupaviranomaisen ja Atrian kesken. Atrian joukkoliikennetarjonnasta rakennetaan kokonaispaketti. ELY-keskuksella ei ole mahdollisuutta osallistua liikenteen markkinoinnin rahoitukseen.

Atrian Nurmon tehtaan lisäliikennetarjonnan järjestäminen Seinäjoen suunnasta on ensisijaisesti kaupunkiliikenteen tehtävä. Tämä vaatii Seinäjoen kaupungilta päätöksiä liikenteen suunnittelemiseksi ja hankkimiseksi. Asia ratkaistaan kilpailutettaessa paikallisliikenne vuonna 2013.

## 7.2 Linja-autopysäkkien kehittämiseen liittyvät toimenpiteet

Pysäkkivarustelun parantaminen aloitetaan kaikilla tarkastelun kohteena olleilla pysäkeillä. Nämä pysäkit varustetaan *taulukon 9* periaatteita noudattaen. Yleisimmät toimenpiteet aikataulujen ja pysäkinimi- ja linjakilpien lisäksi ovat katosten lisääminen tai kunnostaminen sekä roskakorien asentaminen. Muut toimenpiteet pysäkeillä rajautuvat normaaliin kunnossapitoon, muun muassa pysäkkimerkkien, näkemien ja talvihoidon osalta. Pysäkeille johtavien pientareiden ja pysäkkilevikkeiden lumenauraus olisi myös syytä parantaa.

Kuntien tulee huolehtia, että kaikki pysäkit on merkitty valtakunnalliseen Digistop-pysäkkijärjestelmään. Mikäli kunnat eivät ole ilmoittaneet esimerkiksi pysäkkien sijaintia tai varustelutasoa kyseiseen järjestelmään, se tulee tehdä vuoden 2012 aikana. Tärkeimmät pysäkit tulee myös nimetä.

Atrian pysäkki rakennetaan tehtaan portin läheisyyteen. Pysäkin rakentamisesta käydään tarkemmat neuvottelut Seinäjoen kaupungin ja Atrian kesken, ennen kuin mahdollinen joukkoliikennetarjonta alueelle aloitetaan.

## 7.3 Toteutusaikataulu

Laatukäytävän kehittämistoimenpiteiden toteutus aloitetaan vuonna 2012. Tavoitteena on, että vuorotarjonta on tavoitteiden mukaisella tasolla viimeistään vuonna 2019. Tässä raportissa esitettyjen tärkeimpien pysäkkien parantaminen aloitetaan vuonna 2012. Pysäkkien parantamistoimenpiteitä tehdään vuosittain rahoitusresurssien puitteissa.

## 7.4 Seuranta

Tässä työssä asetettuihin tavoitteisiin sitoudutaan. Tavoitteiden saavuttamiseksi suoritettavat toimenpiteet pannaan täytäntöön ja niiden toteutumista seurataan. Toimenpiteiden liikkeellelähdestä ja etenemisestä vastaa Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus, tarpeelliseksi katsomallaan organisaatiolla.

## 8 Kirjallisuus

Joukkoliikenteen ja maankäytön suunnittelun integrointi kaupunkiseuduilla (Liikennevirasto 27/2011).

Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen palvelutasomääritys (ELY EPO 2009).

Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen liityntäliikenteen palvelutason määrittäminen (ELY EPO 2009).

Joukkoliikenteen laatukäytäväselvitys Isokyrö–Laihia–Vaasa (Tiehallinto, Länsi-Suomen lääninhallitus, Pohjanmaan liitto, kunnat 2003).

Keskisuurten kaupunkien joukkoliikenneuudistus, Seinäjoen aluetyöryhmän raportti (Liikenne- ja viestintäministeriö 2009).

Julkaisusarjan nimi ja numero <b>Raportteja 5/2012</b>					
Vastuualue <b>Liikenne ja infrastruktuuri</b>					
Tekijät Insinööritoimisto Liidea Oy DI Toni Joensuu FM Susanna Harvio ins. AMK Annakreeta Salmela LuK Anna-Sofia Hyvönen		Julkaisuaika <b>Joulukuu 2011</b>			
		Julkaisija <b>Etelä-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus</b>			
		Hankkeen rahoittaja/toimeksiantaja <b>Etelä-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus</b>			
Julkaisun nimi <b>Joukkoliikenteen laatukäytäväselvitys</b> <b>Kurikka-Ilmajoki–Seinäjäki–Lapua</b>					
Tiivistelmä <p>Tässä raportissa on koottu tietoa Kurikka–Ilmajoki–Seinäjäki–Lapua-joukkoliikenteen laatukäytävän joukkoliikennetarjonnan nykytilasta, matkustuspotentialista sekä pysäkki-infrasta. Työssä on selvitetty joukkoliikennetarjonnan kehittämistarpeita laatukäytävällä ja haettu vastausta siihen, miten nykyinen infrastruktuuri keskeisten pysäkkien osalta palvelee laatukäytävän matkustajia. Työn tarkoituksena on tuottaa tietoa joukkoliikenteen laatukäytävän kehittämistarpeista kuntien ja Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen päätöksenteon pohjaksi.</p> <p>Liikenne- ja viestintäministeriö ja VR-Yhtymä Oy ovat tehneet henkilöjunaliikenteen yksinoikeutta koskevan käyttöoikeussopimuksen ajalle 3.12.2009 - 31.12.2019. Sopimuksella VR saa yksinoikeuden ja sitoutuu harjoittamaan henkilöjunaliikennettä sopimuksen mukaisilla rataosilla. Tämän vuoksi tässä raportissa ei ole otettu kantaa henkilöjunaliikenteen palvelutasoon, mutta nykyiset raideliikenteen yhteydet on huomioitu linja-autoliikennettä täydentävänä yhteyksinä Lapuan ja Seinäjoen välillä. Työryhmässä on sovittu, että yhteiskäyttöisten lippujärjestelmien tarkastelu ei sisälly tähän työhön.</p> <p>Työn kuluessa on kyselytutkimuksella kartoitettu kuntien ja liikennöitsijöiden näkemyksiä laatukäytävän tärkeimmistä pysäkeistä ja ne on huomioitu tässä raportissa mahdollisuuksien mukaan. Lisäksi työryhmässä on keskusteltu laatukäytävän joukkoliikenteeseen liittyvästä kehittämistarpeista, muun muassa tarjonnan, reittien ja matka-ajan osalta.</p> <p>Atria Oy:n Nurmon tehtaan toimihenkilöille ja tehtaan tuotantopuolen edustajille on laadittu räätälöity kysely, jossa on selvitetty, milloin bussin tulisi saapua ja lähteä Atria Oy:n portille ja portilta. Lisäksi on selvitetty mahdollista käyttäjäpotentiaalia.</p> <p>Laatukäytävän kehittämistoimenpiteiden toteutus aloitetaan vuonna 2012. Päämääränä on, että vuorotarjonta on tavoitteiden mukaisella tasolla viimeistään vuonna 2019. Tässä raportissa esitettyjen tärkeimpien pysäkkien parantaminen aloitetaan vuonna 2012. Pysäkkien parantamistoimenpiteitä tehdään vuosittain rahoitusresurssien puitteissa.</p>					
Asiasanat <b>Joukkoliikenne, laatukäytävä</b>					
ISBN (painettu)	ISBN (PDF)	ISSN-L	ISSN (painettu)	ISSN (verkojulkaisu)	URN
	978-952-257-450-3	2242-2846		2242-2854	URN:ISBN:978-952-257-450-3
Kokonaissivumäärä		Kieli		Hinta (sis. alv 8 %)	
38		Suomi			
Julkaisun myynti/jakaja Julkaisu on saatavana vain verkossa: <a href="http://www.ely-keskus.fi/julkaisut">www.ely-keskus.fi/julkaisut</a> sekä <a href="http://www.doria.fi">www.doria.fi</a>					
Julkaisun kustantaja <b>Etelä-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus</b>					
Painopaikka ja -aika					



# Joukkoliikenteen laatukäytäväselvitys Kurikka - Ilmajoki - Seinäjoki - Lapua

Tässä raportissa on koottu tietoa Kurikka–Ilmajoki–Seinäjoki–Lapua-joukkoliikenteen laatukäytävän joukkoliikennetarjonnan nykytilasta, matkustuspotentiaalista sekä pysäkki-infrasta. Työssä on selvitetty joukkoliikennetarjonnan kehittämistarpeita laatukäytävällä ja haettu vastausta siihen, miten nykyinen infrastruktuuri keskeisten pysäkkien osalta palvelee laatukäytävän matkustajia. Työn tarkoituksena on tuottaa tietoa joukkoliikenteen laatukäytävän kehittämistarpeista kuntien ja Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen päätöksenteon pohjaksi.

**RAPORTTEJA 5 | 2012**  
**JOUKKOLIIKENTEEN LAATUKÄYTÄVÄSELVITYS**  
**KURIKKA - ILMAJOKI - SEINÄJOKI - LAPUA**

**Etelä-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus**

**ISBN 978-952-257-430-3 (PDF)**

**ISSN-L 2242-2846**  
**ISSN 2242-2854 (verkkopainos)**

**URN:ISBN:978-952-257-430-3**

**[www.ely-keskus.fi/julkaisut](http://www.ely-keskus.fi/julkaisut) | [www.doria.fi/ely-keskus](http://www.doria.fi/ely-keskus)**